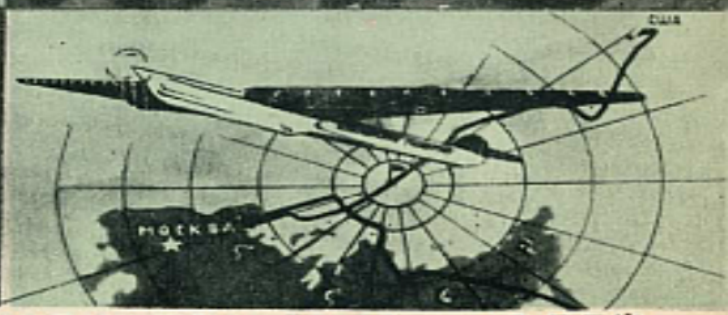
ЧКАЛОВ

Г. Байдуков



ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Имя Чкалова навсегда вошло в историю советской авиации, в историю нашей страны. Валерий Чкалов испытывал самолеты и не одному из них дал путевку в долгую жизнь. Он внес много нового в тактику воздушного боя, и его маневры применяли наши летчики на фронтах Великой Отечественной войны. Чкалов первым совершил беспосадочные перелеты через Ледовитый океан на Дальний Восток и в Северную Америку. Книга написана другом Валерия Чкалова, членом его экипажа во время перелетов на остров Удд и через Северный полюс Героем Советского Союза Георгием Байдуковым.

- Георгий Байдуков
  - Вместо предисловия
  - Часть I
    - Глава 1
    - Глава 2
    - Глава 3
  - Часть II
    - Глава 1
    - Глава 2
  - Часть III
    - Глава 1
    - Глава 2
    - Глава 3
  - Часть IV
    - Глава 1
    - Глава 2
  - Послесловие
  - Основные даты жизни и деятельности В. П. Чкалова
  - Краткая библиография
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10

- ○ 11
- ○ 12
- ○ 13
- ○ 14
- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21
- ○ 22

Жизнь замечательных людей

Серия биографий

ОСНОВАНА
В 1933 ГОДУ
М. ГОРЬКИМ

ВЫПУСК 9
(552)

Георгий Байдуков
Чкалов

Вместо предисловия

Чкалова я близко узнал в лучшую пору его жизни, когда он стал одним из самых блестящих летчиков Советского Союза. Мы работали с ним плечом к плечу летчиками-испытателями сначала в научном институте ВВС, а потом на соседних авиационных заводах Москвы.

Во время сверхдальних перелетов, смелых воздушных рейдов в своенравную и коварную Арктику, принесших Валерию Павловичу славу великого летчика нашего времени, между нами родилась настоящая дружба, дружба на всю жизнь. И особенно тесными сделались наши отношения в последние три года жизни Чкалова, когда мы жили в одном доме, даже на одной лестничной площадке.

Отношения между нами кратко определил Валерий в дарственной надписи на книге «Наш трансполярный рейс».

«Егорушка! Я, кажется, написал то, что надо. Если у этой книжки один автор расписался, то не думай, что я забыл вас, то есть тебя и Сашу. Хочу всю жизнь с тобой прожить так, как сейчас.

Твой В. Чкалов. 24 октября 1938 года».

В Горьком высоко над Волгой стоит великолепная скульптура Чкалова, созданная И. А. Менделевичем. Он в свое время дал очень точный портрет Валерия Павловича: «…крепко сколоченная и вместе с тем гибкая фигура, рабочие руки, быстрые, решительные, но спокойные движения — все это свидетельствует о большой силе воли. Особенно характерно было его лицо, как бы сделанное для лепки: скульптурное по объему и форме.

Все в нем было выразительно: лоб, показывающий большую силу воли, почти всегда лежащие на лбу светлые мягкие волосы, сильный нос, резкие черты от ноздрей к губам, ярко очерченные губы и упрямый подбородок.

Отдельно надо сказать о глазах: казалось, что они видят все далеко вокруг себя. Построение глаза и орбиты очень напоминало могучий глаз сильной птицы. Эти любопытные, полные жизни глаза с преждевременными морщинами вокруг пристально изучали человека. Казалось, Чкалов, наблюдая, хотел постигнуть сущность своего собеседника. Молнии метали его глаза, когда он говорил о врагах, любовь светилась в них при упоминании дорогой своей матери — Родины».

Все это соответствует истине, и скульптура отображает то, что мне кажется главным: жизнерадостность, спокойствие и

непобедимое бесстрашие перед очередным полетом, в который он сейчас, сойдя с пьедестала, отправится, как это делал множество раз.

Часть I
Познание жизни

Глава 1
Детство

Родные уголки

Как все люди, вышедшие из гущи трудового народа, Валерий горячо любил свои родные места. В родном доме, возле могучей Волги Валерий набирался сил, размышляя о жизни. Я вспоминал рассказы своего друга через два года после его гибели, когда по просьбе родных и земляков Чкалова ехал вместе с Александром Васильевичем Беляковым в село Василево, ставшее еще при жизни Валерия Павловича поселком Чкаловском.

Чем ближе подъезжали к Горькому, тем сильнее становилось не по себе — мучила совесть, что при жизни Валерия не побывал вместе с ним на его родине, несмотря на его неоднократные настойчивые приглашения. Сколько раз я отвечал другу: «Еще съездим! Успеем!..»

В Горьком, этом старинном приволжском русском городе, на Сормовском заводе когда-то работал котельщиком отец Валерия — Павел Григорьевич, которого затем уговорили переехать в село Василево, поработать в затоне на заводе по ремонту речных судов.

Здесь жили сестры Анна и Софья и старший брат Алексей, друзья и знакомые, а их так много было у Валерия Чкалова. Приезжая в Горький, он обязательно шел на откос и, усевшись на скамью, подолгу молча смотрел на Волгу и вспоминал о своем детстве.

Плывя на пароходе от Горького до Чкаловска, я любовался могучей рекой, и мне становилась понятной беззаветная любовь Валерия к ее шири и просторам, к басистым гудкам пароходов, ласковому плеску волн, к несколько грубоватому, протяжному окающему говору людей и задушевным песням волжан.

А увидев высокий берег реки и районный центр Чкаловск, припомнил, как Валерий в ноябре 1937 года говорил своим избирателям:

— …Каждый человек любит свои родные уголки. Я тоже люблю свою пленительную Волгу, дорогое Василево. Я не только люблю родные места и славных земляков, но и горжусь ими.

Горжусь своей орденоносной Горьковской областью, которая вместе со всей страной идет бурно вперед.

Мой друг не находил лучшего уголка для отдыха, чем Василево и его волжское приволье. Он был на курорте только один раз в своей жизни, в 1936 году, и то по уговору друзей — членов экипажа самолета «АНТ-25» после перелета через Ледовитый океан из Москвы на Камчатку.

От родных Валерий слышал, что его прадед, Михаил Чкалов, всю жизнь бурлаком был, а сын его, то есть дед Валерия Павловича, также много лет таскал бечевой баржи по реке, а потом стал грузчиком, к чему приобщил смолоду и Павла, отца Валерия Чкалова.

Дед был необычно сильным и храбрым, и недаром впоследствии в Василеве говорили: «Валерий Павлович смелостью и силой в деда пошел». Когда мальчиком был, все подтверждали: «В аккурат дедушка! Как дедушка лютый был, так и он точь-в-точь в него!..»

От отца Валерий унаследовал любовь к труду и стремление непрестанно совершенствоваться в нем. Павел Григорьевич с 9 лет уже таскал рядом с папашей мешки на пристани, затем стал сормовским рабочим, а потом котельщиком Василевского затона.

Угрюмый, суровый, непомерно сильный, Павел Григорьевич имел большую семью. Его красивая ласковая и добрая жена Арина Ивановна любила детей беззаветно и нежно.

Павел Григорьевич, будучи художником своего сложного котельнического дела в Василевском затоне, прилично зарабатывал, и, когда в семье появился шестой ребенок, Арина Ивановна с мужем решили отделиться от отца, построить собственный дом.

Взяв раздельный приговор, с реки Унжи пригнали плот, а плотники из села Катуни поставили добротный, словно навеки сработанный дом с резными карнизами, крыльцом из дубовых досок, мезонином и галереею. В доме были высокие комнаты, особой конструкции печь, обогревавшая одновременно и спальню и столовую. Рядом с домом Павел Григорьевич насадил хороший фруктовый сад.

В это время произошло чрезвычайное происшествие в жизни Павла Григорьевича, которое повлияло на жизнь всей его семьи, — знаменитый мастер был вынужден уйти с работы из-за подлости инженера затона. Оставшись без работы, Павел Григорьевич метался, не зная, что делать. Друзья подбили вместе взять у купца Колчина в рассрочку корпус сгоревшего буксирного парохода «Русло» и восстановить его.

Сначала Павел Григорьевич протестовал: «Ну какой пароходчик, коли неграмотен». Очень возражала жена. Но в конце концов котельщик пошел на уговоры друзей, и Арине Ивановне пришлось вытащить из сундука завернутые в тряпочку деньги, припасенные на черный день…

Купец Колчин, продавший развалюшку, вел дело хитро, и «пароходчик» Павел Григорьевич Чкалов, не имея больших капиталов и не будучи по природе дельцом, стал день и ночь работать на уплату процентов по векселям.

Все реже теперь собирались гости в хлебосольном доме Чкаловых. Не на что было и пирогов испечь.

Старшую дочь Анну Арина Ивановна отдала учиться шитью. Четырнадцатилетняя девочка шила на знакомых, и весь свой заработок отдавала родителям.

Вот в это тяжелое время Арина Ивановна 2 февраля 1904[1] года родила десятого ребенка.

Крестили его, как полагается, в холодной купели и назвали Валерием. Правда, отец всегда говорил: Валериан, а то и просто — Аверьян или Волька.

Дела у отца — безработного художника котельного дела и безграмотного пароходчика — шли из рук вон скверно: пришлось дом и буксир заложить сроком на десять лет…

Все чаще появлялся в доме Павла Григорьевича судебный пристав для распродажи домашнего имущества с молотка.

Выручали друзья — они сбегались на торги и покупали более или менее ценные предметы, а енотовую шубу, когда не успевали спрятать, выторговывал всегда приятель Павла Григорьевича — Николай Иванович Шапошников, крестный Валерия. Так многократно имущество возвращалось на старое место, а хозяин его отдавал со временем долги своим друзьям.

Валерка рос и становился любимцем семьи. Игрушек мальчик не знал. Он любил забираться куда попало, лишь бы повыше, чтобы оттуда «хватить» лбом об пол.

С василевскими ребятишками в летние дни он нырял под плоты или, зацепившись за отваливший от пристани пароход, залезал на его руль, с него незаметно выбирался на одну из палуб и на глазах у изумленных и перепуганных пассажиров бросался стремительно в Волгу.

Он мог находиться в воде целыми днями, кончал купаться поздней осенью, когда отец грозил выпороть. Однако угрозу эту ни разу не выполнил: отец был в душе добрым человеком.

А тут случилась беда. На последних неделях беременности Арина Ивановна как-то оступилась, упала, преждевременно родила и, проболев короткое время, скончалась.

Павел Григорьевич совсем загоревал и стал еще молчаливее, его шестилетний сынишка без материнских ласковых рук все больше привязывался к сестрам Анне и Софье.

Валерий через 27 лет на подаренной Анне Павловне книге об одном из своих полетов напишет: «Сестра! Как странно: когда-то, не так давно мальчишка воспитывался тобой, был озорник непослушный, в общем, хулиган, а теперь всему миру известный человек. Но помни, Нюра, меня это не испортило и не испортит — я тот же Валька, каким был и раньше. Только более серьезный и уже пожилой человек. Дорогая сестра, я дарю тебе эту книгу, прочти и знай — это было очень трудно, но мы все-таки преодолели трудности и в этом есть ТВОЯ ЧЕСТЬ — я твой брат. Всегда мысленно тебя целую.

В. Чкалов».

А другой сестре, Софье, он написал: «Милая Сонечка. Вспомни, как, бывало, мы с тобой дрались, у тебя трещали волосы, у меня уши. Дарю тебе эту книгу на память о нашем полете. Трудный полет. Но он первый. И первые, кто это сделали, — мы. И в этом коллективе твой брат драчун Валька. 29 июля 1937 года».

Через некоторое время Павел Григорьевич решил, что его большой семье жить без хозяйки трудно. Он привел в дом новую жену, Наталью Георгиевну, и, собрав ребят, сказал ей: «Вот, Наташа, теперь это твои дети, и ты им будь матерью, а вы, ребята, слушайтесь ее во всем…»

Наталья Георгиевна была признана всеми настоящей матерью, и особенно явно это выражал нуждавшийся в материнской ласке Валерий, который любил мачеху беззаветно до конца своих дней. Их дружба, вера друг в друга и взаимная любовь были настолько неподдельными, что никто, глядя со стороны, не мог подумать, что это неродные люди.

В 1912 году Валерию пошел восьмой годок, и его определили в сельскую школу. Валерка слыл весьма способным учеником, особенную склонность имел к арифметике: решал в уме задачки первым. Он был смышленым и шустрым мальчуганом. Любил и пошалить, играя на переменах в лошадки, а то затевал со своими сверстниками потасовки, чтобы помериться силами, за что иногда приносил в дневнике двойку по поведению. Отец и мать огорчались, но плетка, всегда висевшая в доме на видном месте для устрашения детишек, не применялась, являясь скорее моральным символом родительской власти.

Вне школы василевские ребята делились на базарских и горских. Чкаловы жили на горе и поэтому звались горскими.

Здесь селились мастеровые, грузчики, бывшие бурлаки. А ниже, где раскинулся василевский базар, сбегали дома побогаче, жили в них лабазники, подрядчики и звались базарскими. Вечно дрались между собой ребятишки горские и базарские, и маленький Валька был непременным участником баталий. Будучи похож на отца и сложением, и необычной физической силой, Валерий рано окреп и стал силен не по возрасту, что вывело его в предводители ватаги горских кулачного боя мастеров.

Когда Валерке исполнилось восемь лет, он уже выходил против нескольких таких же отчаянных сорванцов, нападавших на него одновременно. В одной из схваток его атаковало шестеро молодцов, и в какой-то момент неравной борьбы он упал и сломал левую ногу. Чтобы отец не огорчался, что его сын побежден, Валька ни разу не вскрикнул от боли, когда товарищи переносили своего вожака в дом.

Через шесть недель драчун и борец снова кричал баварским: «Ну, выходи! Давай доборемся!»

А однажды Валерий помог отцу выиграть пари с купцом Колчиным.

Колчин, подделав документы, подал в суд и потребовал от Павла Григорьевича возврата буксира «Русло», утверждая, что за него он не получал ни копейки в течение нескольких лет. Суд отказал Колчину, купец передал дело в губернский, а когда и там не вышло, подал на «высочайшее», в Питер. Пока шли судебные разбирательства, буксирный пароход стоял на причале под охраной. Наступила зима. В Василеве на масленицу всегда устраивались катания на тройках. Все выходили посмотреть на такое захватывающее дух зрелище. Пришел Павел Григорьевич с затонскими котельщиками. Кучер Колчина — Яшка — начал куражиться перед ними, бахвалясь, что на вороных никто его не обгонит. Павел Григорьевич стал злиться и спросил Яшку:

— Ну а если с горы? Обгонишь?

И тут его обидчик и враг, богатый старообрядец Колчин как пламенем поджег:

— Как хочешь… А с горы и подавно!

Именно в этот момент из-за бугра на лыжах показался на глаза отцу Валерий. Павел Григорьевич повернулся к Колчину и предложил спор на что угодно, утверждая, что Яшке на тройке не выехать на Волгу раньше его Аверьяна на лыжах.

Колчин рассвирепел и в азарте закричал:

— Буксир ставлю!

Котельщик пригласил всех, кто слышал, быть свидетелями.

Дали сигнал старта, и началось…

Валерий мчится, того и гляди перевернется на повороте, но

Яшка на тройке все дальше уходит от него. Зрителям ясно — лыжник проигрывает: ведь остается еще два поворота, а далее дорога прямо на Волгу. Валерий тоже понял, что повторять путь за тройкой — дело пропащее, В какое-то мгновение он, припомнив лицо отца, обиженного Колчиным, вдруг принимает, казалось, безумное решение: бросив дорогу, никуда не сворачивая, мчится напрямую к обрыву, срывается с него и, как птица, летит по воздуху к снежному покрову Волги. На большой скорости коснулись лыжи поверхности реки. Валерий но удержался на ногах и полетел кубарем, сломав одну лыжу. Тройка Колчина выскочила на лед лишь через полминуты.

Череповецкое училище

Павел Григорьевич сокрушался, что часть его ребят умерли в раннем возрасте. Оставшимся в живых он со своей Натальей Георгиевной хотел дать хорошее образование. Старшего сына Николая определили в Нижегородское реальное училище (мобилизованный в первую империалистическую войну, он погиб на фронте). Труженицу Анну подготовили дома так, что она экстерном выдержала экзамен на сельскую учительницу и затем преподавала в младших классах. Сына Алексея отправили в Питер, где он закончил технологический институт и долгое время работал на заводах Нижнего Новгорода, позднее Горького, инженером. Софья училась в гимназии в Гордце, Младшенького — Валерия — отправили в Череповец в ремесленное училище. Валерий третьим сдал конкурсные вступительные экзамены и был зачислен в училище.

Отец и мать были счастливы. А Павел Григорьевич повторял:

— Хороший котельщик выйдет из Аверьяна…

Но времена наступали крутые, горячие, поворотные. Пришла Октябрьская революция. Речной буксир «Русло» национализировали, направили его с красноармейцами на реку Каму. Там, в бою с белыми, он был потоплен.

Павел Григорьевич словно сбросил с себя длительно угнетавшую многопудовую ношу, воспрял духом, немедля ушел в затон и принялся с азартом заделывать пробоины в днище парохода «Власть Советам», делать варные топки, облицовывать турбины….

Он снова играл тяжелой кувалдой и кричал на подручного, если «неласково» тот ставил заклепки.

Конец детства

Зимой 1918 года, придя как-то домой, Павел Григорьевич увидел Валерия.

— Какими судьбами, Аверьян? — спросил отец.

Сын рассказал о голодном времени и закрытии череповецкого училища.

— Ну так работай со мной, раз не получилось с учением.

Работать молотобойцем у такого кузнеца, как Павел Григорьевич, четырнадцатилетнему мальчишке даже богатырского сложения было тяжело. Но паренек старался изо всех сил. В его характере проглядывалось такое же упорство в работе и стремление, не жалея сил, делать все лучше, чем остальные, как и у его уже постаревшего отца.

Валерий горел желанием продолжить учиться в школе. Отец, к этому времени овладевший букварем и научившийся писать, с радостью сочинил и собственноручно написал крупным неровным почерком заявление в школу; «Прошу принять в ученики моего сына Валерьяна Чкалова в тот класс, какой ему будет пригоден по знаниям. Со своей стороны, сообщаю, что он учился четыре зимы здесь, в сельской школе, и еще два года на мастера токарного дела в Череповце. С почтением просим затонский мастер котельного цеха Павел Чкалов». Поставив свою подпись, котельщик добавил: «Если мой сын будет отличаться непослушанием и к учителям непочтителен, то просим известить, чтобы я знал и нужное ему внушение сделал».

Валерий стал учиться, а после обеда ходил в затон к отцу работать. Это было очень тяжело, и он иногда говорил Наталье Георгиевне:

— Нелегко кувалдой-то махать. Всю ночь свербят руки…

Мать сынку советовала поискать работу полегче. И когда в затоне объявили набор на речные суда, Валерий ушел кочегарить на землечерпалку «Волжская двадцать первая».

Сначала Кострома, потом Казань, затем река Кама. Зазимовали в Крушинском затоне Симбирской губернии.

А весной юный кочегар определился в команду красивого пассажирского парохода «Баян», перевозившего красных моряков на фронт. Капитан полюбил сильного, хотя и весьма юного, старательного кочегара.

Валерию пришлось оставить и эту работу, так как при переводе парохода с дровяного отопления на мазут в команде определили новые штаты и один семейный их товарищ остался без места. Валерий решил отдать ему свое, а сам снова показался на пороге родного дома в солдатских зеленых обмотках, старенькой шинелишке, но загруженный подарками для родных. Куль муки, куль картошки и ситцевые кофты матери, Наталье

Георгиевне, и сестрам Анюте и Софье — это в голодное время было большим подспорьем.

Шел 1919 год. Пятнадцатилетний юноша стал понимать кое-что в жизни: от товарищей слышал о событиях в Питере, о большевиках, о том, что Советская республика окружена полчищами интервентов и белогвардейцев и находится в смертельной опасности. Некоторые василевские парни служили в Красной Армии. В их числе был сосед Чкаловых — Владимир Алексеевич Фролищев. Он служил авиамехаником IV авиационного парка, стоявшего в Нижнем Новгороде, в Канавине. При появлении Фролищева в родном Василеве Валерий нередко беседовал с ним. И особенно после того, как с парохода «Баян» мальчик увидел полеты отремонтированных в мастерских самолетов. Услышав шум мотора, юный кочегар выскакивал на палубу и восхищенным взором следил за стальной птицей.

Как-то Фролищев взял Валерия с собой в Канавино и представил его командиру парка, прося определить учеником-слесарем к нему, в бригаду сборщиков самолетов. Командир засомневался: не молод ли, но все же дал согласие, обещав через неделю оформить прием приказом. Валерий был безмерно счастлив и поспешил попрощаться с родными.

— Куда же держишь путь? — спросил Павел Григорьевич.

— С Левкой Фролищевым работать в армию, в бригаду его брата Владимира. А там, может, и в летчики удастся.

— Ну, раз решил, не буду отговаривать — тебе виднее.

Валерий попрощался с матерью и сестрами и вышел к Волге. Вечерело. Было очень тихо. Казалось, слышно, как падают листья с деревьев. Он подошел к обрыву и долго смотрел на ту сторону Волги, где виднелись песчаные косы и скошенные луга, а за ними туманилась синяя августовская даль, скрывающая сосновые и дубовые рощи. Неужели есть на свете места краше наших?

Послышался голосистый зов парохода, с которым юноша уедет в Нижний Новгород поступать в Красную Армию.

Он повернулся к дому, где провел детство. На крыльце стояли Наталья Георгиевна, Анна и Софья. Женщины сквозь слезы грустно смотрели на любимца. А суровый отец басил:

— В Волге и так воды хватает. Не топите парня в слезах…

Глава 2
Обретение крыльев

Четвертый авиационный парк

В мастерских IV авиационного парка пятнадцатилетний Валерий Чкалов работал на сборке самолетов.

После огромных корпусов пароходов и их массивных котлов и топок самолеты вблизи казались неестественно легкими и ажурными и такими нежными, словно это луговые бабочки. Он осторожно до них дотрагивался и трепетал от мысли полетать на одном из них. Но никто не торопился пригласить его в полет, и Валерий терпеливо исполнял свои обязанности. И хотя помещения авиационного парка не отапливались, молодой слесарь-сборщик без жалоб выстаивал ежедневно по двенадцать часов на цементном полу. Ноги ныли от холода, но что поделать — фронту нужны самолеты.

Прошел год службы в IV авиационном парке Красной Армии. Чкалову теперь стало куда яснее, что собой представляет самолет, как устроен мотор. Он видел летчиков, прибывавших с фронта за отремонтированными машинами, и с замиранием глядел на их лица, на кожаные куртки и шлемы, следил за их движениями и считал себя самым несчастливым и неудачливым, так как не мог вместе с красными военлетами подняться в воздух и бить белогвардейцев. Не раз он обращался к командованию парка:

— Товарищ начальник, хочу быть летчиком.

Начальник смотрел на юношу и, улыбаясь, отвечал:

— Потерпи, дружок… Поработай еще…

И Валерий Чкалов продолжал работать.

Он уже пользовался определенным доверием и уважением. Однажды ему поручили с двумя товарищами привезти для ремонта из прифронтовой полосы несколько разбитых самолетов.

Добравшись до места и погрузив разрушенные самолеты, отправились в обратный путь. В дороге решили, что троим мерзнуть в вагоне нет смысла — пусть сопровождает эшелон один, двое махнут до Нижнего Новгорода на более скорых поездах. Валерий не понимал, как можно оставить такой ценный груз. И сам вызвался сопровождать вагоны. Товарищи боялись, что он замерзнет в пути, но Валерий уверил их:

— Все будет в порядке!

Друзья отправились в город, а на следующий день у них возникло сомнение — не пропал бы малый.

Каково же было их удивление, когда, вернувшись к вагону, они увидели Валерия около жарко натопленной печки.

— Кто же тебе припер такое чугунное чудовище? Поди, пудов шесть в печке-то?

— Мой дед в девять лет такие пустяки таскал. А мне-то что — раз плюнуть. Нашел на станции и затащил.

— Вот силища-то! — сказал самый старший.

— На то и фамилия Чкалов! Чка — это верховой лед, что сносит любую преграду…

В 1921 году на IV авиационный парк дали четыре путевки в авиационную школу. Валерий тут же написал заявление, но начальник парка Хрисанфов резонно ответил: Чкалову только 17 лет, и посылать его бесполезно — не примут как несовершеннолетнего.

Страшно огорчился Валерий. Друзья пошли гурьбой просить за него, и начальник парка сдался:

— Чем черт не шутит! Попробуй! Ни пуха ни пера тебе, Валерий!

Чкалов с товарищами отправился в Егорьевск.

Вспоминая об этом периоде своей жизни, через пятнадцать лет Чкалов в книге «Три дня в воздухе» напишет: «…Как мне хотелось летать вместе с нашими летчиками, как хотелось сразиться с врагами в воздухе. Но в то время на всю Россию была одна авиационная школа. Попасть в нее, да еще с моим сельским образованием, было невозможно. В годы гражданской войны я усиленно читал, беседовал со знакомыми летчиками и авиационными мотористами — постепенно готовился к школе.

И в 1921 году был наконец командирован в город Егорьевск в авиашколу. Называли мы ее очень смешно: «терка», что означало — теоретическая школа. С какой жадностью я принялся за учение!»

В «терке»

Сколько было радости, когда Валерий Чкалов увидел в списках зачисленных свою фамилию.

В то время егорьевская школа являлась первой военно-теоретической школой летчиков. Прибывшие из фронтовых авиационных частей, отрядов и парков красноармейцы, рабочие и мотористы осваивали здесь обширную программу. В нее входил большой общеобразовательный курс: алгебра, геометрия, тригонометрия, физика, русский язык, немецкий. Значительное место занимали аэродинамика, аэронавигация, материальная часть самолетов, моторы; много часов отводилось на политическую и общевойсковую подготовку.

Школа размещалась в бывшем женском монастыре. Казарм, в буквальном смысле этого слова, не было. Курсанты жили в монашеских кельях по три-четыре человека. Чкалов поселился вместе с Макарским, Махаловым и Кузнецовым.

Заниматься было трудно. Учебников почти не было, у многих курсантов не хватало знаний, курс проходили ускоренно — менее чем за два года следовало сдать около тридцати экзаменов!

Но Чкалов учился довольно легко: при двенадцатибалльной системе оценок он никогда ниже десяти не получал ни по одному предмету. Не только острый ум, сообразительность и великолепная память помогли хорошо учиться. Пожалуй, не менее важную роль играла прочная и непоколебимая целеустремленность в достижении основной цели — быстрее стать летчиком и подняться в воздух.

Удивляли преподавателей и друзей конспекты Чкалова — они были предельно кратки, но главное, что могло понадобиться для полетов, никогда не ускользало от Валерия. Второстепенное определялось мгновенно и тут же безжалостно отсеивалось.

Хотя Чкалов постоянно думал о главной задаче, ему не чуждо было все, что положено юности: он увлекался спортом, особенно футболом, теннисом, снарядной гимнастикой, не говоря уже о плавании. Самозабвенно играл в драмкружке комические роли. Причем его друзья по «келье» определяли его артистические способности как незаурядные. Это и естественно: Валерий обладал природным юмором.

Кормили в то трудное время курсантов плохо, но это ничуть не сказывалось на настроении самого молодого курсанта. Он отличался жизнерадостным характером и заражал товарищей оптимизмом, поддерживал, когда было трудновато, веселой шуткой.

Не он ли оказался инициатором и таких забавных соревнований: после команды «приготовиться на вечернюю поверку» курсанты ложились быстро в постели под одеяла, раздевались до нательного белья. По команде «становись», когда оставались секунды, нужно было успеть одеться и вовремя встать в строй. При этом считался выигравшим соревнование тот, кто пролежал под одеялом дольше всех и, вскочив последним, успел стать в строй, не получив замечания.

И вот однажды Валерий, стремясь побить рекорд, продолжал еще лежать, когда все стояли в строю. Лишь за несколько секунд в сапогах, шинели и фуражке он успел занять свое место.

Старшина заподозрил, что Валерий ввел какой-то новый метод одеваться, и решил его осмотреть. Когда была подана команда Чкалову выйти из строя и развернуться кругом, все увидели, как взмахнули полы шинели и под ними забелело… нижнее белье. Монастырские стены сотрясались от смеха, а Валерий получил за новое изобретение несколько нарядов вне очереди. Чкалов на взыскание не обиделся, его брала досада на

себя за неточность расчетов.

Весна 1923 года. Сдан последний экзамен… Валерий, как и все его товарищи, получил звание красного командира, или, как тогда говорили, краскома. Весь выпуск тут же направили в Борисоглебскую школу летчиков для практических занятий.

Начало

Группа курсантов в составе 47 учлетов, куда входил Чкалов, составила первый набор новой авиационной школы летчиков в Борисоглебске, что и было оформлено приказом от 15 апреля 1923 года. Но летать пришлось не сразу — школа еще не отстроилась, учебных самолетов не получили. Валерий, засучив рукава, с большим энтузиазмом вместе с товарищами перестраивал кавалерийский манеж в ангар, переделывал конюшни под классы… Он лишь улыбался, работая киркой или ломом, — ему вспоминалась кувалда молотобойца.

Наконец прибыли долгожданные три учебных самолета типа «Авро».

Из всего выпуска отобрали десять человек для занятий в воздухе. При этом главным критерием отбора были аттестации егорьевской школы. Естественно, что Чкалов попал в эту десятку одним из первых.

Практическое обучение началось с так называемой рулежки. Ученик садится в самолет с подрезанными крыльями и начинает делать на полной скорости пробежку по земле, выдерживая прямую и не давая машине прыгать или поднять хвост и стать на попа или даже полностью «скапотировать», то есть перевернуться через голову. Рулежка во многом имитировала разбег на взлете, до момента отрыва машины от земли.

Валерий Павлович в любых условиях всегда умел быть собранным и строгим к себе и окружающим. И в то же время, будучи высокоэмоциональным по характеру, он от радости пел, мчась из конца в конец школьного аэродрома на рулежном, безнадежно устаревшем «фармане», который при всем желании и мастерстве летчика не мог подняться вверх даже на полметра. Начинающий учлет неохотно оставлял кабину «фармана» и тут же занимал очередь, чтобы снова испытать ни с чем не сравнимое ощущение скорости.

В непосредственной близости земля справа и слева сливается в единое, словно завуалированное легким туманом полотно. Впереди, особенно в дальнем плане, неожиданно возникают и четко и непривычно быстро вырастают аэродромные знаки,

весенние травы и, набегая, растворяются в быстро мелькающей части ближнего окружения.

Валерий пытался сравнивать эти необычные ощущения скорости руления на самолете с чем-то уже испытанным и находил, что похожее наслаждение он скорее всего испытывал при отчаянных спусках, когда летал с крутого берега Волги на лыжах… Это уже врожденное у Чкалова — где бы он ни был, что бы он ни делал, до самого смертного часа он помнил Волгу.

Наконец кончился курс рулежных пробежек, начались полеты.

Валерий Чкалов попал в группу инструктора Очева, очень требовательного и строгого летчика. Этот внимательный и сдержанный человек сразу отметил девятнадцатилетнего учлета, оценил его незаурядную волю и стремление летать.

Один из бывших инструкторов борисоглебской школы Н. Ф. Попов так вспоминает о полетах с Чкаловым:

«От остальных учлетов В. Чкалов отличался еще и сильным характером. Мне приходилось бывать с ним в воздухе. Сидишь иной раз в учебном самолете на инструкторском месте и чувствуешь, как этот малец, не налетавший еще и десятка часов, заставляет машину подчиниться своей воле, властвует над ней. К вмешательству инструктора в управление самолетом в полете он был необычайно щепетилен. Сделав посадку, торопился выяснить, чем было вызвано то или иное замечание педагога».

Между тем незаметно проходили дни летной подготовки. Вот сегодня, в августовский теплый день, Очев буквально смешал Валерия с пылью, которую поднимает за собой самолет на взлете. Даже уверенный в себе Чкалов чуть было не загрустил.

Но Очев, сделав второй полет, вылезая из машины, задержался на крыле «Аврушки» и запел на ухо учлету ласково и нежно:

— Ну, милый мой, Валерушка, теперь, сынок, сам… Только повтори все как было в первом полете… И ничего лишнего… С богом, дорогой!

Первый самостоятельный полет — необычайное мгновение в жизни человека, хотя Валерий Чкалов шел к нему с тех пор, когда с парохода «Баян» впервые увидал садящийся на Волгу гидросамолет.

Валерий уверенно ведет по «коробочке»[2] свою послушную «Аврушку» и лишь на последнем развороте со снижением, когда сбавляют обороты, слышит вдруг собственный голос, поющий «Распрягайте, хлопцы, коней». Сосредоточив все внимание, Чкалов блестяще произвел посадку.

Только во втором полете Валерию стало понятно, почему он

не слышит по шланговому телефону: «Курица и то лучше летает…», «Ну куда дерешь?», «Меньше крен, шут тебя забери!»

Никаких посторонних подсказок и команд! Значит, сам, значит, надо смотреть в оба. И Чкалов еще аккуратнее приземлил «Авро» около посадочного знака своей группы.

Очев обнял учлета и сказал:

— Молодчага!

9 октября 1923 года состоялся выпуск летчиков новой школы. В аттестации Валерия было записано:

«Чкалов являет пример осмысленного и внимательного летчика, который при прохождении летной программы был осмотрителен, дисциплинирован… Чкалов с первых полетов обращает на себя внимание высокой успеваемостью по полетной программе, уверенностью движений, спокойствием во время полетов и осмотрительностью. Он быстро соображает и действует с энергией и решительностью, раскрывает причины своих ошибок и удачно их исправляет. Хорошо чувствует самолет и скорость полета. Полагаю, что ему более всего подходит быть военным летчиком».

Мне, пролетавшему с Валерием Павловичем многие часы в одном самолете, всегда казалось, что выпускная аттестация Чкалова, написанная инструктором Очевым, на редкость точна и справедлива.

Крылья нужно растить

В октябре 1923 года опять же в числе десяти лучших учеников, закончивших борисоглебскую школу, Чкалова отправляют в Московскую школу высшего пилотажа.

Здесь он уже слушатель, а не учлет, и самолеты здесь боевые, немецкие «фоккеры» и английские «мартинсайды», на которых будут обучать фигурам высшего пилотажа.

Валерий говорил товарищам: «Вот где душу-то отведешь…»

Инструктор школы высшего пилотажа Александр Иванович Жуков осматривал на Ходынском поле (ныне Центральный аэродром) только что выведенный из ангара самолет, когда к нему подошел Чкалов и, отдавая честь, доложил: «Товарищ старший инструктор первого разряда! Слушатель Чкалов. Назначен в вашу группу для дальнейшего обучения полетам».

Жуков был опытным педагогом и великолепным мастером высшего пилотажа, к тому времени он выпустил около трех сотен летчиков. Инструктор обратил внимание на то, что Чкалов еще очень молод, весьма широкоплеч, по внешнему виду грубоват, но

синеватые с блеском глаза явно смягчали суровость лица.

Вскоре Александр Иванович начал с вновь прибывшими слушателями изучать двухместный самолет «Фоккер-С-3», имевший двойное управление, а 14 ноября

1923 года он поднялся на нем вместе с Чкаловым в первый полет.

Инструктор следил, как резко ходят педали, чтобы самолет выдержал прямую на взлете, как ученик пытается парировать малейший прыжок машины на неровностях летного ноля; инструктор хотел смягчить ход педалей и придержать ручку. Но куда там! Силища у Чкалова неимоверная. Это Жуков еще заметил, когда здоровались, и теперь ничего не мог сделать, кроме как закричать в переговорное устройство, чтобы учлет не зажимал управления и не показывал медвежью силу…

Чкалов понял, повернул назад лицо, и Жуков увидел улыбающуюся, довольную физиономию ученика, сразу смягчившего управление. На развороте Валерий действовал уверенно и четко, координация великолепная, что для первого полета на незнакомом самолете непосильно даже опытным летчикам.

Жукову нравился полет, но вот крен заложил Чкалов чересчур уж большой, глубокий. Очень лихо на первый раз. И снова инструктор его властно отчитывает. Опять Чкалов повернул раскрасневшееся лицо и уже более смело улыбается, больше глазами, крича в телефон: «Понял, выполняю…»

На планировании и посадке Чкалов снова подзажал управление, а к тому же шланговый телефон разъединился около его пробковой каски, и инструктор никак не мог помочь ученику. Сели хорошо, но немного «промазали», то есть коснулись земли, уже пройдя посадочный знак.

Инструктор потребовал от ученика не применять силу — иначе поломаешь все управление — и не планировать на такой бешеной скорости перед посадкой. Он объявил: общая оценка — «хорошо». Чкалов радостно басом ответил: «Ясно, исправлюсь».

Неуемная жажда к полетам на высший пилотаж, или, как раньше его называли, воздушную акробатику, у Чкалова была поразительная. И он научился делать фигуры: перевороты, бочку, иммельман[3], мертвую петлю, виражи, боевой разворот и другие — настолько красиво, что, сам большой мастер этого труднейшего вида полета, Жуков, наблюдая пилотаж Чкалова, говорил его товарищам: «Вот так и вы действуйте. Артист просто! А все трудом заработал…»

Жуков дал Чкалову следующую выпускную характеристику: «Закончил обучение с аттестацией «очень хорошо». Как летчик и

человек очень спокойный. Медленно схватывает, но хорошо усваивает. Нарушений дисциплины не наблюдалось».

Затем Валерий Павлович перешел продолжать курс фигур высшего пилотажа к инструкторам Лапину и Трофимову.

Как-то, вылетев на самолете-истребителе «мартинсайд» для выполнения ряда упражнений на пилотаж, Чкалов на вираже сделал невероятно большой крен и, перетянув ручку, потерял скорость. Машина завертелась в крутом правом штопоре[4] на довольно малой высоте. Все замерли, боясь, что ученик не успеет вывести машину из бедственного положения.

В самый критический момент «мартинсайд» остановил вращение, еле-еле успел, не доходя до земли, набрать скорость и стал управляем. Но летчик не повел самолет на посадку — он снова полез вверх и, теперь явно умышленно, опять же с небольшой высоты, ввел истребитель в штопор, но уже левого вращения. На сей раз он успел вывести самолет из штопора у самой земли, выправив машину буквально на бреющем полете.

Все бежали к месту посадки, чтобы узнать, кто это и что за фигуры проделывал на «мартинсайде».

Чкалов, вылезая из машины, хлопал самолет по фюзеляжу, крича мотористу: «Ну и хороша твоя машинка…»

А на машине нашли оборванную обратную стальную ленту, стягивающую бипланового типа коробку крыльев истребителя. Поражались, как же мог выдержать перегрузку летчик, если не выдержала сталь!

В мае 1924 года Чкалов окончил московскую школу и получил направление в Серпуховскую высшую авиационную школу стрельбы, бомбометания и воздушного боя.

Аттестат зрелости

Начальник серпуховской школы Федор Алексеевич Астахов, человек строжайших правил, никогда не прощавший нарушений уставов и воинского порядка, знал, что к ним из московской школы прибывает новая группа учлетов и в числе их Чкалов, о котором уже тогда ходили в авиации слухи как об очень способном человеке.

По заведенному ритуалу начальник школы приглашал всех вновь прибывших курсантов для ознакомительной беседы.

Изучая предварительно личное дело Чкалова, Астахов натолкнулся на слова: «увлекается в полете». Что за «увлечение», начальнику школы было неясно, так как вместе с тем Чкалов характеризовался как выдержанный, хладнокровный и

целеустремленный командир.

Курсант Чкалов отвечал на все вопросы начальника школы спокойно, с оттенком некоторого юмора, что всегда любил Астахов, старый, еще первой империалистической войны летчик, ставший в революцию на сторону большевиков и командовавший авиационным отрядом при разгроме Колчака.

Начальник школы остался доволен официальной частью беседы и, незаметно перейдя на товарищеский тон, тактично коснулся темы «об увлечениях в воздухе», давая понять, что в их школе настолько сложна программа подготовки летчика-истребителя, что ученику заниматься своими экспериментами явно нецелесообразно и просто недопустимо. В доказательство начальник привел трагические примеры, когда виновниками катастроф оказывались только сами летчики, нарушившие наставления по производству полетов и инструкцию школы.

— Неорганизованное же и своевольное «творчество», кроме вреда и крови, ничего хорошего не даст, — сказал Астахов Валерию Чкалову.

Начальник рассказал в заключение, что в школе недавно введена новая методика обучения воздушному бою. Этот сложный процесс сначала расчленяется на элементы, и, пока каждый из них не будет глубоко теоретически, а затем в полете изучен, до тех пор переход к следующему элементу воспрещен. Только после того, как курсант хорошо овладел всеми элементами в воздухе, преподается весь сложный комплекс полета, применяемый в бою.

К концу беседы начальник ясно понял, что чкаловский темперамент следует вводить в нужное русло и тогда из нового курсанта можно сделать хорошего летчика-истребителя. Для этого следует, пожалуй, Чкалова определить в группу летчика-инструктора Михаила Михайловича Громова, великолепнейшего летчика, прекрасного педагога, ж в то же время душевного человека.

Начальник, объявив свое решение, встал, показывая этим, что беседа закончена, но увидел, что курсант как-то странно поглядывает на него.

— Что вам неясно?

Чкалов пробасил, по-волжски окая:

— Рассказывал мне летчик с колчаковского фронта, когда я еще мальчишкой работал в Канавине, что вы будто на «ньюпоре» или «сопфиче» среди тайги с железнодорожной дрезины летали?..

— Бывало всякое.

— А я вот не поверил.

— Где-то между Томском и Красноярском нам было необходимо провести разведку. Аэродром в этом районе найти и

построить быстро не смогли. Вот и надумали: поставить «сопфич» на вагонетки, прицепить сзади них железнодорожную дрезину, вывести этот своеобразный поезд на вершину подъема и пустить вниз, под уклон. И когда сцепка разовьет скорость больше 60 километров, мой «сопфич», работая до этого на малом газе и удерживаемый низкими колодками, теперь при полных оборотах легко поднимется с вагонетки.

Чкалов восхитился:

— Так это же как с катапульты!

Начальник улыбнулся и, прощаясь с курсантом, подтвердил:

— Да, есть сходство, хотя и очень далекое.

Летчик-инструктор Михаил Михайлович Громов обучал курсантов технике воздушного боя сначала по отдельным элементам, затем переходил к комбинациям фигур, оттачивая их до абсолютного совершенства, до такого уровня, когда ученик начинает делать упражнения почти автоматически.

Когда инструктор показывал группе пилотаж, Чкалов, хлопая ладонью по колену, шумно и восторженно говорил:

— Вот это художник! Настоящий бог…

Кто-то из товарищей зло заметил:

— Ты еще помолишься ему…

— А такому и руки целовать не стыдно, — отрезал Чкалов, неотрывно следя, как мягко и в то же время мгновенно переворачивается истребитель то вправо, то влево, то вверх, то вниз. Фигуры были связаны единым замыслом, и их композиция выражала одно стремление — атаковать противника быстрым, неожиданным и безошибочно точным маневром.

Вспоминая о тех далеких днях, бывший инструктор серпуховской школы, а ныне выдающийся летчик Герой Советского Союза М. М. Громов так характеризует Чкалова в своем рассказе «Самородок»: «Чкалов неизменно оказывался первым на всех стадиях обучения воздушному бою. Он не знал никаких колебаний: сказано — сделано. Он шел, как говорится, напролом. Самые смелые решения он приводил в исполнение раньше, чем могло бы появиться чувство страха. В решительную минуту он отбрасывал все, что ему мешало достигнуть успеха. Все силы его могучей натуры устремлялись в одном направлении — к победе. Быстрота действий у этого человека равнялась быстроте соображения. Он действовал так решительно, что, в сущности говоря, и времени не оставлял для сомнений. В ту минуту, когда истребители внезапно вступали в схватку, рискуя, несмотря на тысячу предосторожностей, столкнуться в воздухе (а летали тогда без парашютов), — в эту минуту иные все же

побаивались. Чкалов просто не умел бояться. Виртуозным маневром ошеломлял «противника», сваливался ему на голову, заходил в хвост и добивался победы».

В ноябре 1924 года Чкалов получил звание летчика-истребителя, распростился с Серпуховом и убыл в строевую часть.

Глава 3
Летчик-истребитель

Вступление в строй

Мечта волжского паренька из села Василева сбылась: в руках у него аттестат зрелости — отныне Валерий Чкалов летчик-истребитель Военно-Воздушных Сил Красной Армии.

Время, когда Чкалов стал строевым летчиком, было очень важным для развития советского воздушного флота. После окончания гражданской войны наряду с восстановлением разрушенного хозяйства страна много внимания уделяла укреплению обороноспособности, укреплению Красной Армии, ее техническому переоснащению — ведь молодая Советская республика жила в окружении врагов.

X съезд партии предложил «обратить исключительное внимание на все специальные технические части» Красной Армии, в том числе авиационные. Получила практическое осуществление трехлетняя программа восстановления, дооборудования и расширения авиационных предприятий, утвержденная Советом Труда и Обороны в декабре 1922 года.

В 1-й Краснознаменной истребительной эскадрилье, созданной из отряда легендарного летчика Нестерова, Валерия Чкалова назначили в звено летчика Москвина, выделив для первоначальных тренировочных полетов французский самолет «Ньюпор-24-бис», много раз ремонтированный, побывавший во многих мастерских.

Механик самолета Прошляков, старательно ухаживавший за стареньким калекой, предупредил новичка об ограничениях в полетах на этой машине, а командир звена ему строго сказал:

— Только по кругу. И никаких сарталь-морталь не вздумайте делать: «ньюпор» может рассыпаться…

Чкалов все больше и больше тяготился этими ограничениями и с тоской вспоминал полеты в московской и серпуховской школах, акробатические полеты инструкторов А. И. Жукова и М. М. Громова.

К тому же беспросветно скверная весенняя ленинградская

погода заставляла эскадрилью долго отсиживаться на стоянках комендантского аэродрома.

После одного из таких вынужденных перерывов Валерий, купаясь в лучах редко появляющегося солнца, был настроен особенно радостно и, пренебрегая ограничениями, заставил своего старика француза выделывать различные фигуры высшего пилотажа…

Конечно, ему пришлось тут же познакомиться с командиром эскадрильи, или, как звали чаще всего в те времена, комэском, опытным летчиком-истребителем Иваном Панфиловичем Антошиным, который еще не знал, что собой представляет Чкалов. На требование командира объяснить причину столь странного по меньшей мере поступка в воздухе Чкалов, понурив голову, ответил:

— Не мог сдержать себя… Летаешь редко… Целый месяц перерыва… Я, товарищ командир, виноват и заслуживаю наказания…

Ивану Панфиловичу понравился ответ молодого человека. Подкупало, что он признал себя виновным, что постоянно и неудержимо рвется к полетам. И, что греха таить, Антошину очень понравился его полет на стареньком «ньюпоре». Но Антошин, преодолев мягкость своего характера, посадил нарушителя на гарнизонную гауптвахту сроком на пять суток.

Но Антошину было ясно — такого сокола под колпаком долго держать опасно. И он тут же отдал приказание выделить Чкалову самолет-истребитель «Фоккер-Д-7» немецкой конструкции, прочный пилотажный самолет.

Вернувшийся с гауптвахты Валерий ликовал, помогая своему механику готовить «фоккер», на котором можно летать без особых ограничений.

И вот один набор фигур сменялся каскадом других, многие летчики эскадрильи одобрительно, а некоторые и восхищенно отзывались о полетах вновь прибывшего товарища.

Но Чкалову казалось, что его командир звена Москвин почему-то сдерживает его, не дает полетать вволю. И он попросил Антошина перевести его в звено Леонтьева, в состав третьего отряда, которым командовал Павлушов — отличный истребитель и прекрасный человек.

Комэск удовлетворил просьбу Чкалова.

Пришла лагерная пора, и эскадрилья перелетела в Дудергоф. Летчики мечтали отвести здесь душу: полетать вдоволь в летнюю погоду.

Валерий Павлович быстро перезнакомился со всем составом эскадрильи, а с некоторыми летчиками и подружился.

Вскоре почувствовал — школьной тренировки далеко не достаточно: воздушный бой и прежде всего стрельба у него идут хуже, чем у старых пилотов эскадрильи.

Особенно обидными казались молодому истребителю неудачи в воздушных стрельбах по шарам-пилотам, выпускаемым с земли для того, чтобы на высоте пятьсот-шестьсот метров летчик его своевременно обнаружил, а затем огнем пулеметов истребителя сбил с первого захода, как это делают Павлушов и Леонтьев.

Зорко наблюдал Валерий за действиями своих командиров, слушал их наставления и советы, а все же такой классической, как у них, стрельбы у него не получалось.

И вот он перед Иваном Панфиловичем:

— Разрешите по личному делу?

Комэск удивленно спросил:

— Что случилось?

— Посоветоваться пришел…

— Ну что ж, докладывайте.

— Никак со стрельбой не справлюсь…

— А я-то думал, что-либо похуже. Ну а со стрельбой… Не все сразу. Все поправится со временем.

— Да ведь хуже, чем у Павлушова, получается!

— Товарищ Чкалов, — добродушно ухмыляясь, сказал Антошин, — мне помнится, Павлушов — командир отряда, а вы только еще младший летчик. Все-таки между вами есть разница.

— Ах, господи, — невольно вырвалось у Валерия, — да я все равно его перегоню. Я должен их перегнать, а то зачем же я к ним у вас просился? Да и Павлушов и Леонтьев скажут: «Ишь иждивенец, тянет весь отряд назад…»

Антошин расхохотался. Ему все больше нравилась спортивная жилка Чкалова, который во всем хотел быть первым. Он наблюдал и сегодня: молодой пилот, найдя шар в полете, атаковал его, выпустив несколько патронов из пулемета, но мишень как ни в чем не бывало продолжала взмывать все выше. Истребитель снова начинал атаку. Опять слышалась короткая очередь, но черный шар снова уходил от летчика. Так продолжалось, пока не кончился запас патронов, после чего летчик с яростью нагнал эту распроклятую цель и поразил ее лопастями воздушного винта, что, вообще говоря, не поощрялось в эскадрилье.

Командир приказал летчику начертить схему положения прицела, пулемета и мишени, после чего сказал:

— Думаю, вы еще не привыкли к очень ограниченному обзору оптического прицела и торопитесь стрелять, боясь, что цель

быстро выскочит из поля зрения. Видимо, нужно попробовать сначала пострелять с обычным, визирно-кольцевым прицелом.

Валерий Павлович был настолько растроган вниманием командира, что не заметил, как назвал Ивана Панфиловича «батей».

Утром Чкалов и его механик Прошляков показали комэску, как установили на «фоккере» визирный прицел.

Антошин внимательно проверил ночную работу подчиненных, похвалил и шутя заметил:

— Теперь Леонтьеву да Павлушову очко вперед.

— Непременно побью, товарищ командир!

— А ведь, кажется, приятели с Павлушовым? Не жалко побить товарища? — все тем же шутливым тоном говорил Антошин.

— Тогда они меня быстрее признают за своего. И уважать будут.

— Ну если так, значит, над полигоном через час. Следите внимательно за сигналами.

— Слушаюсь, товарищ командир эскадрильи, — четко ответил младший летчик Чкалов, провожая командира.

Антошин, услышав звук самолета, приказал выложить сигнал: «Доложите готовность». Чкалов покачал свой «фоккер» с крыла на крыло. Комэск выпустил первый шар, когда истребитель прошел над головой на высоте метров восемьсот.

А молодой истребитель все время перекладывал самолет из левого виража в правый, стараясь не прозевать шар-пилот и увидеть его, как только выйдет чуть выше горизонта. И точно — летчик заметил мишень сразу же после появления ее сзади и чуть выше самолета. Энергичный боевой разворот, четкая прямая атака, короткая очередь, и шар исчез — оболочка уже падала вниз.

Иван Панфилович заключил:

— Неплохо, — и тут же пустил вторую мишень, с которой истребитель разделался так же коротко, как и с первой.

— Хорошо, — уже громко закричал Антошин.

Но чтобы оценить зоркость и бдительность пилота и его расторопность и сообразительность, Антошин с загадочными словами «а вот мы ему сюрприз» выпустил два шара друг за другом.

Чкалов, встав в вираж, не выходил из него, ожидая новых мишеней. Когда он увидел две и почти на одной высоте, он расправился с ними так красиво, что комэск воскликнул: «Чудесный стрелок!» — и велел тут же выложить сигнал: «Следовать на посадку».

К середине лета Чкалов не уступал в воздушных боях ни

своему командиру звена Леонтьеву, ни своему командиру отряда, лучшему пилотажнику эскадрильи Павлушову.

Он стал отличным стрелком по шарам-пилотам, но только при стрельбе с визирно-кольцевым прицелом. Стрельба с оптическим прицелом все еще не давалась, казалось, уже достаточно окрепшему истребителю боевой части. Чкалов не мог успокоиться ни на минуту и все время на бумаге или на земле чертил какие-то схемы, а когда что-то придумал, долго шептался со своим механиком и оружейником эскадрильи.

Достав с их помощью визирный и оптический прицелы, он укрепил их рядом на одно полено, смастерил себе подобие треноги и все это тщательно спрятал от товарищей. Тренировался он по утрам, когда его отряд еще спал, а другие летали. За такой тренировкой его однажды и застал командир эскадрильи. В то утро Антошин проснулся особенно рано. Он ежедневно делал зарядку и в это утро, выйдя из палатки, не спеша побежал по узенькой дорожке, огибавшей рощу. На крутом повороте дорожки перед Антошиным вдруг возникла широченная загорелая спина. Человек в трусах был увлечен каким-то прибором. Он явно целился в пролетавший самолет.

Отступив, Антошин спрятался за дерево и стал рассматривать странную фигуру. «Чкалов?! Фу ты, черт! Что же он тут делает?» Приглядевшись, командир эскадрильи разглядел на самодельной треноге полено, на котором были укреплены два прицела. Он сразу же все понял и не мог сдержать смеха. Он подошел к Чкалову.

— Почему так рано встал?

— Тише, Батя, не кричи, услышат ребята.

— Я спрашиваю: почему не спите?

Чкалов почувствовал в голосе командира строгие нотки.

— Товарищ командир, ведь спокойно потренироваться можно, лишь когда наш отряд спит. Увидят ребята, подначивать начнут.

— Ну так расскажи, чего достиг.

— Тренируюсь вот. Прицелюсь в самолет через кольцевой, а затем сразу гляжу в визирный и вижу, как должна располагаться мишень.

— Хорошо придумал. Нужно всех с этим ознакомить.

Прошел месяц, и результаты серьезной тренировки дали себя знать. Чкалов вышел по всем видам стрельб на первое место. Даже Павлушову было трудно состязаться с настойчивым подчиненным.

Что есть мерило совершенства?

«Хорошо ли я освоил хотя бы то, что требуют наставления? Предел ли это? А если попросить самого Батю подраться? Он ведь фронтовой истребитель. Пусть проверит меня». И Чкалов снова оказался перед командиром эскадрильи.

— Батя, я хочу, чтобы вы меня окрестили в воздушном бою, хочу с вами «подраться в воздухе».

Для Ивана Панфиловича такая просьба была полной неожиданностью: еще никто из его подчиненных сам никогда не делал таких смелых предложений.

Но отказать способному молодому истребителю Антошин не мог. Он назначил время вылета на следующее утро. С рассветом командир поставил Чкалову задачу:

— Зона — Дудергофское озеро… Высота 2500 метров. Первым нападаете вы… Дистанция сближения 50 метров.

Опытный фронтовой истребитель вышел в условленную зону. Видимость была неважная, утренняя дымка еще не растворилась, а солнце выплывало из-за горизонта в виде огромного красного ослепительного шара.

Командир думал, что сообразительный Чкалов воспользуется конкретной ситуацией и постарается атаковать его внезапно, маскируясь на солнце. Действительно, Чкалов продолжал набирать высоту, держа курс на восток.

Антошин, ожидая нападения сверху со стороны восходящего солнца, увеличил обороты. Самолет набирал скорость, делая пологий разворот.

Чкалов ринулся в атаку, пикируя на самолет командира. Иван Панфилович едва успевал завернуть свой истребитель в крутой вираж, не давая молодому летчику зайти в хвост. Улучив момент, Антошин сделал неожиданный переворот через крыло и очутился в хвосте у Валерия. Бешеные акробатические фигуры следовали одна за другой, но бывший фронтовик так и не позволил Чкалову одержать над ним победу.

После посадки комэск похвалил Валерия за отличный пилотаж и в то же время отметил серьезные недостатки:

— Во-первых, товарищ Чкалов, вы нарушили дистанцию сближения, что в учебном бою недопустимо — и сами погибнете и безвинного товарища утащите с собой. Во-вторых, запаздываете на какую-то долю секунды реагировать на действия партнера.

После этого полета командир эскадрильи приравнял Валерия Чкалова к своим любимцам: Павлушову и Леонтьеву.

А Валерий, гордясь оценкой комэска, был готов целыми днями парить в воздухе.

С каждым месяцем младший летчик Валерий Чкалов

становился все искусней и ожесточенней в воздушных боях со своими товарищами.

Даже храбрый истребитель Павлушов как-то, отвечая на вопрос комэска, заявил:

— Чкалов не считается ни с чем, и, если бы не моя осторожность, он просто врезался бы мне в машину… Он стал неузнаваем… Точно зверь…

Вскоре после этого разговора комэска с командиром отряда к Ивану Панфиловичу зашел Чкалов. Взглянув на озабоченное и насупившееся лицо молодого истребителя, Антошин шутливым тоном спросил:

— Что это сегодня ты мрачен, словно осенняя Балтика?

Валерий выхватил из кармана кожаного реглана схему, положил ее на стол командира и, как бы продолжая давно начатый разговор, ответил:

— Вот какое дело, Батя… Когда тебе в воздухе заходит в хвост неприятель, ты никогда не видишь, что он собрался с тобой сделать… А не видишь противника потому, что обзор нижней полусферы затеняет фюзеляж собственного самолета.

— А ты не зевай, разворачивайся, становись в вираж, не дай врагу прицельно атаковать тебя сзади снизу! — нетерпеливо перебил Чкалова командир.

— Ах, Батя! Ну а если в это время сам атакуешь другой самолет противника и тебе осталось всего несколько секунд, чтобы открыть огонь?

— Ну, брат, если у тебя сидит в хвосте такая гадость, то закладывай вираж немедленно и расправься в первую очередь с ней!

Чкалов спросил:

— А нельзя разве перевернуться вниз головой да и посмотреть в глаза стервецу?.. Может, он еще не готов? Может, я успею разделаться с тем, который у меня на прицеле?

Иван Панфилович встал, упираясь головой в лагерную палатку, и взволнованно произнес:

— Ишь чего захотел!

— А французы, Батя, уже применяют такую фигуру.

— Какой ты несмышленый, Чкалов! Французы не летают на таких «гробах», как мы. Подожди, заведем свои самолеты, и мы попробуем.

— Не согласен, Батя, хоть убей! Ты взгляни на эту схему — вот здесь бы поставить помпу, и «фоккер», ручаюсь, не подкачает.

Хотя старый истребитель заинтересовался идеей молодого пилота, он понимал, что риск довольно большой, и попросил Чкалова не торопиться. Горевшие задором глаза Чкалова сразу

потускнели. Мрачный он ушел от Бати.

Все чаще повторялись дождливые, серые прибалтийские дни. Чкалов брался за книги. Читал он необыкновенно жадно. С василевских времен он полюбил Толстого, Гоголя, Лермонтова, но особенно неравнодушен был к Пушкину и Горькому, которых наряду с Добролюбовым, Мельниновым-Печерским он считал своими земляками — нижегородцами.

Читать Валерий мог запоем, многие подробности помнил долго, а особенно понравившиеся места цитировал наизусть.

Шекспир, Диккенс, Бальзак, Вальтер Скотт, Виктор Гюго также входили в разряд любимых им писателей. Особое пристрастие питал к роману Гюго «Труженики моря».

Но как только слышалась команда «на полеты!», Чкалов любое занятие, любую книгу оставлял без малейшего сожаления и словно преображался в другого человека. Фигура его становилась подтянутой, упругой и гибкой, натруженные с детства рабочие руки двигались быстрее, энергичнее, хотя в то же время их движения казались плавными.

Из головы не выходило: «…а французы вверх колесами…»

Чкалов уговорил командира отряда и получил разрешение попробовать полетать на своем «фоккере» вниз головой. Павлушов официально такое задание не оформил, заметив, что вроде нехорошо будет пользоваться отсутствием Ивана Панфиловича, вызванного в Ленинград в штаб округа. А Валерий этому обстоятельству был рад: он любил своего Батю искренне, как командира, как летчика, и ему было бы труднее решиться делать нарушение на глазах Антошина.

День выдался ясный и тихий. Чкалов ушел из зоны и, набрав скорость, повел самолет на петлю. Когда истребитель перевалил горизонт, чтобы вскоре ринуться в пике, летчик решительным движением чуть отдал ручку от себя, чем сразу же приостановил обычное движение машины по кривой. Самолет, покачиваясь, несколько секунд пролетел вверх колесами и свалился на крыло.

Чкалов снова вывел самолет на прямую, разогнал и опять повел его на мертвую петлю рожденную гением русского офицера Нестерова. На этот раз чуть позже приостановил на петле самолет в положении колесами вверх. Снижаясь, Чкалов летел головой вниз, ощущая сильный прилив к ней крови. Нужно было плотно держать ноги в ремнях педалей и не потерять ручку, чтобы, повисши на плечевых ремнях, не выпустить управления самолетом. Вскоре машину опять качнуло, и она ушла на крыло.

Довольный истребитель повел самолет на посадку.

Когда из Ленинграда прибыл комэск, комиссар рассказал ему о нарушении, допущенном самым молодым истребителем.

Вызванный к Антошину, Валерий начал доказывать, что это случилось нечаянно: «Просто завис на петле, видимо, из-за недостаточной скорости, и самолет вроде сам стал планировать вверх колесами…»

Иван Панфилович ухмыльнулся и сказал Чкалову:

— Черт его знает, я ни разу с таким делом не встречался на «Фоккере-Д-7». Может, и верно: вместо мертвых петель он научился летать кверху брюхом… Сегодня же вечером проверю…

Провинившийся не уходил с аэродрома, а когда увидел, что самолет комэска на самом деле готовят к полету, быстро представ перед Иваном Панфиловичем, тихо пробасил:

— Батя, ругай меня, наказывай, но сознаюсь: не выдержал и попробовал… И действительно, «ФД-7» летает вверх колесами неплохо, но все же сваливается на крыло…

Антошин на несколько дней отстранил нарушителя от полетов. Для Чкалова это было самым тяжелым наказанием, но он понимал, что Батя был справедлив, как всегда.

Комэску понравилось, что хотя и с опозданием, а Чкалов пришел сам и рассказал всю правду.

Приближалась осень. Перебазировались на основной аэродром. Все реже приходилось летать. Тут еще наложили ограничение: при пилотаже на самолете «ФД-7» от аэродрома уходить не разрешалось, так как при зависании на фигурах мотор глох и запустить его невозможно было даже на пикировании. Из-за этого недостатка при вынужденной посадке разбили несколько самолетов, летчики же получили серьезные ранения.

Валерий снова ходил задумчивый и несколько вечеров никуда не отлучался, что бывало с ним редко: он любил ходить в кино, на танцы, погулять с девчатами; пе пропускал футбола и, как в бытность свою в борисоглебской школе, был активным участником самодеятельности, где больше всего ценил драматический кружок.

Видимо, были серьезные причины, если молодой человек оставил даже чтение.

Первый же погожий день все объяснил: Валерий на глазах у всех делал над аэродромом, казалось, невинные фигуры на своем истребителе и нарочно зависал на них, отчего мотор сразу глох, Чкалов же не шел, как требовалось приказом по 1-й Краснознаменной истребительной эскадрилье, на посадку на свой аэродром, а входил в глубокое пикирование, из которого самолет вырывался вблизи земли в набор высоты с резким разворотом в сторону, противоположную вращению носка вала мотора, отчего винт начинал крутиться и двигатель при включенном зажигании вновь запускался и продолжал свою обычную работу.

Чкалов с воздуха заметил, что за его незаконной демонстрацией наблюдают, и еще несколько раз повторил свой новый прием, который развязывал руки летчикам — они теперь могли выполнять фигуры высшего пилотажа в любом удалении от аэродрома.

Когда Чкалов подрулил на место стоянки, там стояли Батя, Павлушов, Леонтьев, Манарский, Максимов и другие летчики. Они не дали Валерию соскочить с самолета на землю: его подхватили и начали качать.

Наконец летчик стал прочно на ноги и подошел к комэску для доклада, но Антошин его обнял, поцеловал и сказал:

— Вот за это тебе большое спасибо! А теперь ты напиши инструкцию. Потом приказом обяжем всех ее исполнять без нарушений.

Чкалов только ахнул:

— Я — и инструкция?! Парадокс, как сказал бы Козьма Прутков.

— Ладно, не остри, — заключил Иван Панфилович, дружески хлопнув своего любимца по плечу.

Время шло. Наступила зима. И хотя пора была холодная, многие замечали, что молодой летчик Чкалов на земле стал еще более нетороплив и не в меру задумчив. Эта зима 1925 года стала особенной в жизни Валерия Чкалова — он встретил Ольгу Орехову, студентку Ленинградского педагогического института. Институт шефствовал над 1-й Краснознаменной эскадрильей. В клубе части Валерий и Ольга состояли в одном драмкружке, играли в одной пьесе. Кроме того, они вместе занимались с красноармейцами: она русским языком, он математикой.

В феврале 1927 года Ольга Эразмовна Орехова стала женой Валерия. Она уже работала учительницей в одной из школ Василеостровского района Ленинграда, Валерий Павлович продолжал совершенствовать свое мастерство военного летчика в той же истребительной эскадрилье, переведенной в Гатчину.

На свадьбу сына приехал Павел Григорьевич Чкалов. Ему понравилась невестка, и он уверенно сказал своему свату:

— Теперь мой Аверьян в надежных руках. Могу быть за него спокоен.

Эразм Логинович и Павел Григорьевич быстро сдружились. Старого волжанина-котельщина потащили смотреть достопримечательности города и его окрестностей. А Валерию удалось с помощью Бати лично покатать отца в самолете. Павел Григорьевич сидел за спиной сына, в полете улыбался, поглаживая усы и широкую бороду. Уезжая в Василево, он сказал сыну:

— Уж нагляделся я всего, Аверьян! Теперь и умирать можно.

Валерий переехал жить к Ореховым, в дом на Петроградской стороне, на Теряеву улицу, вблизи Геслеровского, ныне Чкаловского, проспекта. В семье Ореховых его все сердечно полюбили. Но в Ленинград он мог приезжать один-два раза в неделю, и всегда его коротенькие отпуска были радостью и ожиданием для всех. Сколько бодрости, жизни, веселья вносил он в большую семью железнодорожного машиниста, книжника Орехова.

Однако глубоко ошибались знатоки человеческих сердец, которые рассчитывали, что Чкалов, став семейным человеком, резко изменится и бросит рисковать.

Ошибались… Именно в этот период Чкалов, летая на пилотаж, чтобы опробовать качество ремонта подмоторных рам, ушел из зоны и над Ленинградом сделал за короткое время баснословное количество мертвых петель, за что по заслугам был наказан командиром эскадрильи, который дал своему любимцу десять суток гарнизонной гауптвахты.

Как и прежде, Валерий признал свою вину:

— Сглупил, но так уж получилось — с летчиком Козыревым заключил пари: непрерывно прокручу пятьдесят петель, а вошел во вкус и сделал лишних двести…

Но как можно прожить эти десять дней без полетов? Чкалов с гауптвахты послал записку комэску, прося освободить его досрочно.

Антошин, прочитав просьбу Валерия, заколебался, хотя его не раз упрекали за снисходительность к нарушителю. Комэску припомнился недавний случай, когда бесстрашный и искусный пилот выручил всю его Краснознаменную эскадрилью во время маневров Балтийского флота. Батя дал указание освободить пилота с гауптвахты задолго до намеченного срока.

О поступке молодого истребителя на маневрах знали и помнили многие… Была осенняя пора. Дрянная, дождливая погода. 1-я Краснознаменная эскадрилья работала на стороне «красных».

На третий день условной войны разведка обнаружила «противника». Но, как назло, радиосвязь с флагманом эскадры «красных» оборвалась. Антошин ходил мрачный, проклиная всех радистов и метеорологов.

Море штормило, низкие свинцовые тучи непрерывно изливали дождь. Командир получил вновь категорическое требование: «Установить связь с линкором «Арарат» и предупредить его о появлении «противника».

На старте стояли дежурные истребители, под крыльями

самолетов укрывались от дождя летчики и механики.

Пока командир ломал голову, не зная, что в этих условиях можно придумать, из штаба еще раз позвонили и более жестко потребовали выполнить приказ командующего силами «красных». Антошин вызвал к себе Леонтьева и Чкалова. Он объяснил им обстановку.

— Понятно, товарищи? Нужно найти «Марата» в открытом море и сбросить на его палубу вымпел… Я посылаю двоих, чтобы гарантировать выполнение приказа. Предупреждаю — дело опасное, и нужно смотреть в оба: в море погода еще хуже, чем у нас.

Через пять минут два самолета пошли на взлет и сразу же на высоте метров двадцати скрылись во мгле раскисшего неба. Комэск посмотрел на часы и нехотя пошел в палатку.

Время тянулось медленно, командиру казалось, что часы его идут неправильно. Он спросил Павлушова: «Сколько прошло?» Командир отряда ответил: «Два часа».

А погода стала еще хуже, и настроение Ивана Панфиловича вконец испортилось. Вдруг воздух задрожал от грохота откуда-то появившегося самолета. Все выскочили узнать, в чем дело. Из туманной дымки неожиданно показался самолет и пошел на посадку.

«Почему один, кто же не вернулся?» — ломал голову Антошин, пока пилот подруливал к штабной палатке.

Вскоре из самолета вылез летчик и подошел к комэску.

— А где Чкалов?

— Как только вышли в море и разошлись на поиски, я больше Чкалова не встречал…

— А как погода?

— В море жуткая: туман, без всякой видимости.

Отпустив Леонтьева, Антошин взглянул на часы. Он уже терзался мыслью: задание не выполнил и человека угробил. Несколько раз, выйдя из палатки, он настороженно прислушивался, но, кроме шума бесконечного нудного дождя, ничего не обнаруживал. Облака ползли все ниже, задевая макушки сосен.

«Неужели сдал мотор? А может, просто врезался в корабль или в воду? Неужели убил парня?» — винил себя старый фронтовой истребитель. Он все ждал чего-то, хотя расчетное время полета Чкалова по запасам горючего уже давно истекло.

Что же делать? Придется посылать командира отряда… Но, достаточно было только взглянуть на аэродром, чтобы стало ясно: даже взлететь невозможно.

Командир эскадрильи уже собирался вызвать Павлушова,

когда к нему подбежал дежурный:

— Вас срочно просят из Ораниенбаума…

С тяжелым чувством Иван Панфилович взял у телефониста трубку.

— Алло, алло! Ораниенбаум?! У телефона Антошин!

— Батя, это ты? Чкалов говорит! Слышишь?

Антошин забыл все официальности:

— Слушаю, милый, слушаю, говори!

— Нашел «Марата». Погода, Батя, хуже не придумаешь… Леонтьев вернулся?

— Да он давно дома, ты говори, милок, о себе, — торопил командир Валерия Павловича.

— А чего еще докладывать? Все в порядке, Батя. Читал на бортах надписи и, пока не нашел флагмана, боялся сбросить вымпел. Их не отличишь сейчас, где «красный», где «синий». В такую погодку все кошки серы и также корабли.

Антошин уже смеялся и все торопил:

— Ну, ну, дальше…

— Решил искать до тех пор, пока в баках останется на полет до берега, так как боялся, что вплавь я не доберусь и только насмешу моряков.

— Ну а почему ты не вернулся раньше? Где же ты сел, дорогой?

— В нескольких километрах от Ораниенбаума, прямо у берега.

— Сильно разбил машину?

— Да ну тебя, Батя, в такое-то время шутить. Присылай бензинчика с механиком, завтра прикачу, и увидишь — ни царапинки.

— Отлично! Жди, Валерий Павлович! До свидания! — заключил Антошин, впервые назвав молодого летчика но имени и отчеству в знак большого к нему уважения.

И когда затем Чкалов что-либо нарушал — устав, наставление, инструкцию, — Автошин всегда вспоминал два ярких эпизода: как Валерий выучил запускать останавливавшийся на фигурах мотор на самолете «ФД-7», и как он же нашел «Марат», и как за это Краснознаменную эскадрилью благодарило командование. Комэск записал в своем блокноте после появления героя с вынужденной посадки у Ораниенбаума на целехоньком самолете: «Чкалов в этом полете проявил все наилучшие качества боевого летчика: силу воли, настойчивость, сознание ответственности за порученное дело, умение ориентироваться в любой обстановке, отличное знание материальной части и способность взять от самолета все, что он только может дать».

В то же время Батя с досадой вспоминал колет Чкалова под мост, за что Валерию как следует попало.

А дело было так, по рассказу самого исполнителя смертельно опасного трюка.

В технике пилотирования летчиков Краснознаменной истребительной эскадрильи был серьезный пробел: большинство не умели уверенно и точно сажать свой самолет с остановленным мотором на намеченную площадку, как это в практике бывает при вынужденной посадке, из-за отказа двигателя. Летчики никак не могли освоить правильную глиссаду планирования. Комэск посоветовался с командирами отрядов и приказал: на подходе самолетов к аэродрому для посадки поставить легкие ворота, сделанные из двух тоненьких десятиметровой высоты шестов, расставленных на двадцать метров друг от друга, а сверху стянутых марлевой ленточкой. Пилот должен пройти ворота, не зацепив колесами за марлю, и приземлиться в указанной точке.

Летчики увлекались этим упражнением. Особенно хорошо выполнял его Валерий.

И вот, когда Батя был на курорте, непоседливому дотошному авиационному вольнодумщику Чкалову пришла в голову мысль: «Конечно, к этим хрупким палочкам и марлевой ленточке любой летчик подходит на самолете абсолютно спокойно, так как их нечего опасаться — вреда они не нанесут, если даже зацепишь их самолетом все сразу. Но, привыкнув психологически к такой упрощенной обстановочке, трудно сказать, как ты будешь себя вести, если вместо палочек будут каменные, массивные устои моста, а металлическая его ферма заменит марлевую веревочку…»

Совсем недавно он отсидел на гауптвахте опять за пилотаж на малой высоте. «Говорят: не по уставу. Но если устав неправильно определяет для меня нормы? Да и убежден — воздушный бой придется вести и вверху и внизу, у самой земли. Но для этого нужно готовиться, и готовиться серьезно, если хочешь побеждать».

Вот такие мысли волновали Чкалова. Не оставляли они его и сейчас, когда он, отправляясь на аэродром, повернул к месту остановки трамвая.

В это время он услышал знакомый голос:

— Валька!

— Опять погоды нет… — поздоровавшись, сказал Чкалов сослуживцу по эскадрилье, с которым часто вместе ездили в трамвае на аэродром.

— Черт с ней, с погодой. Посиди пока. Или тебе хочется один полет — несколько суток «губы».

Летчики прыгнули в трамвай. Продолжая начатый разговор, Валерий заметил:

— Слышал я, что в Киеве есть летчик Анисимов. Говорят, делает чудеса. И за это его не прижимают.

— А наши боятся, чтобы мы раньше срока не побились, — спокойно констатировал товарищ.

Трамвай шел по Троицкому мосту. Неожиданно Валерий выпрыгнул из вагона, помахал приятелю рукой, подошел к парапету, разглядывая красивую, затянутую в гранит Неву.

Всегда эта студеная полноводная река наводила Валерия на думы о Волге.

— Товарищ командир! Здесь нельзя останавливаться. — Валерий увидел рядом молоденького милиционера.

— А ты не сердись. Я посмотрю и уйду. — И Чкалов, перегнувшись через перила, стал разглядывать переплет фермы. Он старался запомнить форму нижнего обвода и расстояние от воды до ажурного нижнего пояса моста.

— Здесь нельзя останавливаться, — повторил милиционер. Чкалов повернулся к нему и вдруг спросил:

— Как думаешь, браток, под мостом пролететь можно?

Милиционер смутился от неожиданности и, забыв о строгостях, покраснел, не зная, как ответить на странный вопрос. Чкалов повеселел, рассматривая в упор молодого паренька в форме.

— Ну так как же?

— Не знаю, товарищ командир. Пароходы-то вот ходят, — растерянно пробормотал милиционер.

— Вот и хорошо! Значит, разрешаешь… Ну пока, желаю скорой смены, — Чкалов громко и раскатисто засмеялся, а добродушный парень удивленно и подозрительно посмотрел вслед прыгнувшему на ходу в трамвай пилоту.

Батя отдыхал на Черном море, когда Валерий на своем истребителе летел над городом и внимательно разглядывал Неву.

«Да, это и есть тот мост, под которым вроде дал разрешение пролететь постовой милиционер», — Чкалов улыбнулся, вспомнив розовощекое смущенное лицо блюстителя порядка и, круто спираля, стал снижаться к Троицкому мосту. Он видел густое движение пешеходов, подвод и трамваев. Люди с интересом рассматривали самолет, крутившийся буквально над их головами.

Чкалов опустился ближе к воде и пролетел поперек Невы: он сбоку изучал строение моста. «Пройдет! Если точно нацелюсь — обязательно пройдет». Он еще раз снизился и еще раз прикинул. «Да, страшновато малость. Ну, ничего, выдержу».

И чем больше кружился Валерий около красивого моста, тем сильнее разгоралась страсть, тем напряженнее работали нервы, глаза и мысль. «Только угодить нырнуть точно посередине, иначе врежусь или в воду, или в ферму, или в каменные устои крылом или шасси».

Истребитель вертелся как ласточка возле гнезда — она долго приноравливается, пока с лета не угодит в свое гнездо, сделанное в обрыве берега. Но вот самолет свечой полез в небо, уходя от моста, вдоль русла Невы.

Летчик был в том состоянии сосредоточенности и напряжения, при котором опасность скользила где-то далеко за пределами воли и сознания. Непостижимое превращалось в действительность. Чкалов и сам час тому назад не мог бы сказать, что полет под мостом возможен, а теперь ему ясно, как это он сделает. Уверенность наполняет все движения пилота.

Валерий разворачивает свой крошечный истребитель в сторону моста. Тысячи мельчайших деталей из холодной стали, составляющих истребитель, точно наполняются кровью пилота, и каждый толчок его сердца передается послушной машине.

От берега к берегу, описав в воздухе несколько дуг, перекинулся мост, его тень утонула в реке. Самолет идет ниже, вот колеса чуть не коснулись трубы перепуганного буксира, закричавшего резким, писклявым гудком. Но Чкалов не слышит тревожного звука и все ниже опускает машину. В глазах рябит мелководнистая поверхность реки.

«Еще чуть ниже. Так, хорошо». Самолет летит над самой водой, глаза непрерывно следят за расстоянием до поверхности реки. «Чуть ниже — в воду, чуть выше — в ферму». Мост надвигается с огромной скоростью. «Точно ли посередине?» — сомневается мозг. «Нужно чуть влево», — отвечает молниеносный взгляд. Немедленно следует осторожное и быстрое движение ноги. «Все! Пройду!»

Узкая щель между фермой и водой налетела на самолет с фантастической неожиданностью, и тут же послышался взрыв многократного эха от шума мотора и пропеллера, какая-то тьма ошарашила глаза, и вновь летчик видит игристую поверхность подвижной реки.

Боль в ушах и вялость. Чкалов медленно набирает высоту. Аэродром, отличная посадка, ангар. Мотор выключен. Валерий, отстегнув привязные ремни, поднимается на сиденье самолета, кричит механику:

— А все-таки, браток, пролетел! — прыгает на землю. Летчик достает папиросу и протягивает портсигар механику, который, ничего не понимая, спрашивает:

— Куда пролетел?

— Куда, куда, тоже мне закудахтал… Прямо под Троицкий махнул, — смеясь, отвечает пилот.

— Что это с вами? Вы очень побледнели…

— Ну а чего ты хочешь?! Ты под мостами летал? Ну так попробуй — пролети, а я посмотрю, как ты будешь выглядеть.

Слух о полете под мостом разошелся со скоростью звука по всему Ленинграду и по всему авиагарнизону.

Одни очевидцы утверждали, что при пролете под мостом ферма чуть не сорвалась с опор. Другие уверяли, что летчик задел крылом за ферму и деревянный кусок долгое время плыл по Неве Третьи доказывали, что летчик и машина, пролетев под мостом, врезались в холодные воды реки и только пожарный катер их еле-еле вытащил на берег. Люди, обсуждавшие полет, прельщались лишь самим трюком, блистающим необычной новизной и дерзостью. И только командование и партийная организация части поставили перед собой главный вопрос: а что же Чкалова заставило совершить такой смертельно опасный, неуставный полет?

Мрачный, сознающий свою вину Чкалов стоял в кабинете командира эскадрильи. Антошин взволнованно шагал из угла в угол, изредка останавливался перед подчиненным, внимательно вглядываясь в его лицо.

— Мне ясно: вам не по размеру рубашка. Вас не удовлетворяет часть, где нужно летать в строю, по наставлению. Но вы представляете себе, что завтра попытаются сделать то же самое все наши летчики? Как вы думаете, что из этого выйдет?

— Побьются, — в раздумье ответил Чкалов, не поднимая опущенной головы.

— Вот то-то и оно! Побьются! И мы не имеем права поощрять вас, нельзя допустить ни малейшего намека, что ваш поступок достоин подражания. Ни в коем случае! Знаю, вы это сделали легко, не насилуя себя, но не каждый это сможет. Далеко не каждый! Я признаюсь вам, некоторые ваши приемы даже Павлушов не может пока освоить. Видимо природа многим вас одарила. А подражателям придется насиловать себя.

— Нужно учить людей, — твердо и резко ответил Чкалов, стоя навытяжку перед комэском.

— Да, в этом я с вами согласен. И мне кажется, что многие будут у вас учиться. Но только требуется одно условие — постепенный переход от простого к сложному, исключая всякие трюки, нарушающие дисциплину…

— А мне, товарищ командир эскадрильи, скучно заниматься тем, что давно освоил… Я понимаю, что мой поступок нельзя

ничем оправдать, но он был сделан не для рекламы, а для проверки собственных сил — воли, смелости и точности расчета. Хотелось сравнить с нашими воротами и марлевыми ленточками. Взыскание я заслужил и снесу его без ропота, но не знаю, как мне быть дальше.

— Ах, Чкалов! Чкалов! Что с вами делать? Ладно, я посоветуюсь в управлении ВВС. Но наказание вы отбудете по полной норме!

Чкалов снова оказался на гарнизонной гауптвахте.

Большое признание

Тем временем приближалось важное событие в жизни Страны Советов — десятая годовщина Великой Октябрьской социалистической революции.

В части шло много разговоров о возможности большого воздушного парада в Москве. Ходили слухи, будто приглашают в Москву 1-ю Краснознаменную эскадрилью.

Но в последний момент объявили, что ленинградцев на авиационном параде в Москве будут представлять старший летчик Чкалов и его друг Максимов.

Положение командования ВВС оказалось весьма щекотливым. С одной стороны, это почти неповторимый мастер высшего пилотажа, лучший воздушный стрелок и самый первый летчик-истребитель в воздушном бою. Именно Чкалов спас не одну жизнь летчиков эскадрильи, открыв способ запуска в воздухе на самолете «ФД-7» моторов, которые останавливались при зависании самолета на фигурах высшего пилотажа. Все тот же Валерий Чкалов на прошлых маневрах выручил свою эскадрилью, проявил самоотверженность и бесстрашие, найдя в туманной Балтике линкор «Марат». С другой стороны, никто из летчиков столь часто не сидел на гауптвахте за нарушение установленных норм и правил полета: за пилотаж на очень малых высотах, за пролет под мостом, за двести пятьдесят мертвых петель, накрученных подряд, и за многое подобное.

Для некоторых начальников и командиров Валерий Чкалов был вроде случайно найденной дорогой монеты, на одной стороне которой был виден очень красивый рисунок, а на обратной — не поддающиеся распознаванию символы, определяющие, по-видимому, ценность находки.

Одно всем было ясно: не послать Чкалова на парад в Москву для командования ВВС округа явно не выгодно, так как он обладает великолепным искусством пилотажника, этой

своеобразной смесью бесстрашия, воли и волшебного летного таланта.

Итак, Чкалов на Центральном аэродроме в Москве. 8 ноября 1927 года старший летчик Чкалов взлетел с Ходынского поля для показа фигур высшего пилотажа Реввоенсовету молодой республики. Его ничем не ограничили. Давался свободный полет…

Радостный и вдохновленный вниманием, Валерий Павлович совершает на высоте нескольких десятков метров фигуры высшего пилотажа, объединенные в единую акробатическую композицию.

Климент Ефремович Ворошилов, окруженный прославленными с гражданской войны полководцами Красной Армии, восхищенно смотрит изумительный полет ленинградского истребителя.

Летчик, спикировав с высоты, то заигрывал с землею, чуть не задевая ее крылом самолета в двойных и учетверенных мгновенных, но эластично-мягких и точных переворотах через крыло, то ввинчивался вверх, восстанавливая высоту, где завершал подъем красивым иммельманом или удивительно неожиданным и необычным полетом вниз головой. По резкой веселости, чистоте этот полет Чкалова напоминал полеты стрижей в летнюю пору.

Начальник ВВС Красной Армии Петр Ионович Баранов и его заместитель Яков Иванович Алкснис были довольны редким зрелищем и радовались, что полет ленинградца понравился всем.

Чкалов так описал это событие жене:

«Лелик, ты не можешь себе представить, что я сделал здесь своим полетом. Весь аэродром кричал и аплодировал моим фигурам. Мне было разрешено здесь делать любую фигуру и на любой высоте. То, за что я сидел на гауптвахте, здесь отмечено особым приказом, в котором говорится: «Выдать денежную награду старшему летчику Чкалову за особо выдающиеся фигуры высшего пилотажа». Это было прочитано в Большом театре на торжественном заседании».

Брянский период

1 января 1928 года у Чкаловых родился сын, которого они назвали Игорем. Валерий Павлович сиял от счастья.

Но редко счастье шагает без бед и грусти. Через полтора месяца Чкалов получает повышение, покидает дорогую его сердцу 1-ю Краснознаменную истребительную эскадрилью и в качестве командира звена прибывает в Брянск. Немного раньше него

уезжает в Одессу к месту нового назначения любимый, строгий, но справедливый Батя, с которым Валерий Павлович будет дружить до конца своей жизни.

Вдали от семьи Валерий жил впечатлениями последних дней Ленинграда. Условия жизни в Брянске были скверные, и Валерий Павлович боялся срывать жену с работы, надеясь, что сам здесь долго не задержится.

Валерий тосковал без семьи, он писал супруге:

«…1-го я был мысленно с тобой и Игорем, думал только о тебе и твой образ видел ясно. Чувствовал твои боли и муки, вспоминал твое лицо в тот день, когда был у тебя в палате после родов. Твое лицо говорило о перенесенном тобою. И в то же время на нем было написано необъяснимое, хорошее чувство, чувство материнства, чувство того, что ты дала миру еще новое живое существо. А как я был в этот день рад, счастлив, мне хотелось кричать, петь, носить тебя на руках. Ты дала мне то, чем я живу сейчас, и моя жизнь стала какой-то хорошей и дорогой. Ты и сын — вот моя жизнь, мой воздух и свет. Сын — это связующее звено в нашей жизни.

Ты друг, товарищ, который не бросит меня в тяжелую минуту и рядом с которым я отдохну и морально и физически».

Часто Валерий Павлович просил жену написать, как растет сынок.

«Лелик, почему так долго у сынки нет зубов? Ты обрати внимание. Это плохо, если у него сразу пойдут потом. Правильно: 2 зуба внизу, потом 2 зуба наверху и 4 книзу и т. д.».

«Как он сидит — сам или нет? Капризничает или нет, как оспа, как зубки — прорезались или нет? Ты вот все эти мелочи про сынку не пишешь. Как он вырос? Вес какой его? Сейчас же сходи и взвесь его. Ты знаешь, как мне хочется все это знать! Ну вот и все, что я могу написать. Душу свою, больную и скучающую, на бумагу не выложишь, да ты ее и так понимаешь».

Летом их часть вылетела в лагеря под Гомель. Валерий вырвался в Ленинград, чтобы отвезти жену к своим на Волгу, показать отцу и матери первенца.

Чтобы у жены осталось впечатление от Волги-матушки, муж посадил ее с Игорьком в Рыбинске на пароход и весь путь до Василева показывал красоты родной реки.

В Василеве пробыл несколько дней и тут же вернулся в Гомель. Вскоре у него произошла авария. Вот как эту неудачу оценивал сам виновник в письме к Ольге Эразмовне:

«Вчера подломал самолет. Страшно неприятно, хотя и пустяки сломал, но все-таки… За шесть лет не было поломок, а тут вот появились. Объясняю плохим душевным состоянием…»

Немного позже, оценивая положение в целом, Валерий в письме из Гомеля так характеризовал обстановку:

«Летаю мало и не хочу. Какая-то апатия. Машины очень плохо сделаны, и приходится летать с опаской. Так что никакого удовлетворения не получаешь, а только расстраиваешься… Довольно, хочу писать о службе и о самолетах, на которых летать нельзя. Здесь контрреволюцией пахнет».

Чкалов был всегда откровенен и прямолинеен до резкости, что нередко приводило к столкновениям с начальством, которое сдерживало продвижение его по службе.

По этому поводу Ольга Эразмовна советовала ему быть более гибким и деликатным в отношениях с людьми. Вот как реагировал на этот совет Валерий Павлович:

«Ты пишешь, что я сам виноват, что не получаю повышения по службе. Ты права, но ведь это зависит не от того, что я не могу работать, а от того, что я не могу делать так, чтобы это дело потом нельзя было никуда применить. Весь вопрос в разном понимании сущности дела. Отчасти и мои летные качества мешают мне в повышении. Если бы я был такой, как все, то не летал бы так, как летаю. А если бы я летал как все, стало быть, я и не был бы «недисциплинированным». Но так как мои полеты выделяются из других, то это нужно как-то отметить. И вот это отмечают как «воздушное хулиганство»… Как истребитель, я был прав и буду впоследствии еще больше прав. Я должен быть всегда готов к будущим боям и к тому, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым. Для этого нужно себя натренировать и закалить в себе уверенность, что я буду победителем. Победителем будет только тот, который с уверенностью идет в бой. Я признаю только такого бойца бойцом, который, несмотря на верную смерть, для спасения других людей пожертвует своей жизнью. И если нужно будет Союзу, то я в любой момент могу это сделать…»

Вскоре Валерия постигла более серьезная беда. Перелетая из Гомеля в Брянск и ведя за собой звено истребителей, он по свой инициативе снизился на малую высоту, пытаясь натренировать своих подчиненных для выполнения важного тактического приема — бреющего полета. Все шло хорошо. Впереди была видна идущая поперек маршрута полета телеграфная линия. Чкалов по изоляторам на столбах оценил, что провода должны идти высоко над землей, однако он не заметил недопустимого провисания их, и самолеты врезались в провода, потерпев аварию. К счастью, жертв не было, но терпение у брянского командования лопнуло — оно решило пресечь самовольные упражнения Чкалова самым беспощадным образом, отдав его под суд.

А в это время обстановка в ВВС Красной Армии с аварийностью была поистине трагичной: гибли сотни людей из боевого состава и из-за малого опыта, и из-за изношенности старой техники и низкого качества отечественных самолетов первого выпуска. Но большее число катастроф и аварий в авиации объяснялось недисциплинированностью летного состава и низким уровнем руководства на аэродромах и в воздухе.

Поэтому командование Брянской авиационной части решило показать личному составу, что за нарушения установленных норм и порядков никому не будет прощения, в том числе и Чкалову.

Брянские командиры, изучая личное дело Чкалова, нелестно отзывались о командире 1-й Краснознаменной эскадрильи, который помог вырастить не вмещающееся ни в какие рамки «авиационное чудовище». Им было странно, что о Чкалове многие в авиации говорили как о редком чудо-летчике.

Некоторых командиров возмущала растущая популярность Валерия Павловича среди летного состава. Их удивляло, почему на юбилейном авиационном параде в Москве в честь десятилетия Великой Октябрьской революции перед Революционным военным советом республики ленинградских летчиков представлял именно Чкалов и получил высокую оценку за искусство высшего пилотажа, выходившего из всех установленных норм.

В Брянске решили ради укрепления дисциплины и предупреждения тем самым многих бессмысленных потерь определить предельную меру наказания провинившемуся, предав его суду.

Я думаю, что будь Чкалов в 1-й Краснознаменной под командованием Бати, его не посадили бы в тюрьму даже за такое весьма опасное самоволие.

Но нельзя и обвинять брянских авиационных начальников — строгость и жесткая требовательность были и должны всегда оставаться для всех уровней руководства авиацией, иначе многие самонадеянные летчики будут бессмысленно гибнуть.

Однако следует при этом осудить и другую крайнюю позицию, когда не была принята во внимание необычность таланта Чкалова, и его осудили, решив подстричь под одну гребенку.

Итак, Чкалов был осужден. 2 января 1929 года его посадили на один год в брянскую тюрьму. Однообразно тянулись дни в камере № 12. Он думал о семье, о друзьях-летчиках.

С первого дня стал вести записи в тетрадке.

«Камера маленькая, но теплая. Как пришел, так сразу же начал писать. Ночью уснуть долго не мог. Мысли о Лелюсике и Игоре не давали покоя. Как-то они там в Ленинграде… Неудачник

я в жизни. Если бы не было Лелюсика и Игоря, я бы жить не стал. Это малодушие, но это так…»

Перечитал все книги, которые давались арестованным, записи продолжал.

«Скука страшная, тяжелая, гнетущая тоска. Днем спал. Проснулся. Принесли обед. Сидел, лежал, ходил, все надоело. Написал Лелюське первое письмо. Завтра оно попадет на почту. Лелюська будет его читать и плакать. Спокойной ночи, Лелик, наша жизнь еще впереди».

И все-таки было бы ошибкой полагать, что Чкалов оказался в одиночестве. Многие сочувствовали его горю, а такие, как бывший командир отряда Павлушов и командир звена Леонтьев, приезжали из Ленинграда навестить Валерия и поддержать его морально. Немало сочувствующих было и в Брянской авиационной части.

Даже сердца надзирателей тюрьмы были тронуты тем, как тяжело переживает летчик случившееся, и они пропускали мимо глаз запрещенные передачи от него на волю. С их молчаливого согласия Ольга Эразмовна вынесла написанную в ЦИК СССР просьбу о помиловании, и Михаил Иванович Калинин незамедлительно, задолго до срока освободил Чкалова из заключения.

В Осоавиахиме

Итак, в тюрьме Чкалов пробыл 19 дней. Его демобилизовали из армии, и он приехал в Ленинград к семье. Некоторое время не мог устроиться на работу, стал мрачным и замкнутым, почти перестал разговаривать даже с близкими.

Конечно, он страдал ужасно и иногда говорил: «Брошу, Лелик, летать… Буду учиться. В вуз поступлю».

Ольга Эразмовна поддерживала эту идею с вузом. Но после первых же слухов от товарищей из Москвы о том, что его простят за прошлые грехи, растаяли все мысли об учебе.

Его приняли на работу в Ленинградский осоавиахим — на самолете «юнкере» он катал желающих полетать.

Конечно, талантливому истребителю эта работа — катать пассажиров — была не по душе, и, естественно, он продолжал тосковать по военной авиации.

Но пока Валерий Павлович еще летает на осоавиахимовском «юнкерсе», вернемся к его аварии и оценим меру наказания летчика.

Мне, как близкому другу пострадавшего, будет трудно в этом

случае остаться на объективных позициях, поэтому приведу мнение известного авиационного авторитета, выдающегося летчика, генерал-полковника авиации М. М. Громова, у которого, как помнит читатель, Валерий учился в Серпуховской школе воздушного боя, стрельбы и бомбометания.

«Года через два-три после того, как встретился с Чкаловым впервые, я снова услышал о нем. О Валерии Павловиче отзывались так: «Безмерно храбр, но недисциплинирован». Рассказывали, что в воздухе он проделывает маневры, при которых жизнь его висит на волоске. И главное, совершает их без особой надобности, просто от избытка энергии.

В этих рассказах я узнавал того самого пилота, с которым встретился в школе. Да, он и тогда не любил спокойной, будничной работы — ведь и в воздухе есть свои будни. Он стремился к полетам ярким, необычным; в нем чувствовалась русская удаль и отвага.

Этому человеку нужно было поставить задачу, указать такую цель, которые дали бы ему возможность развернуть во всю ширь свои замечательные способности.

К сожалению, подчас не оказывалось возле него людей, способных оценить его достоинства по-настоящему. Иные мерили Чкалова на свой аршин. А он был выше их на голову. Не сумев найти для Чкалова настоящего дела, они обрушивались на него за недисциплинированность, за лихачество. Он получал выговоры, сидел на гауптвахте, ему досаждали мелкими придирками и наконец в 1929 году демобилизовали из ВВС.

Когда я и Юмашев узнали об этом, мы возмутились. Таких, как Чкалов, единицы! Мыслимо ли отстранять его от дела, в котором он был талантливее многих и многих!

Не удалять его из авиации нужно было, а помочь ему обрести самого себя. Он ведь и сам не знал, куда направить свою энергию, чтобы она не растрачивалась впустую на опасные, но не всегда нужные маневры.

Мы убеждали тех начальников, от которых зависела судьба Чкалова: «Он должен вернуться. Бросаться такими людьми — преступление».

Долгое время эти люди были глухи к нашим уговорам… Один из них ответил буквально следующее: «Теперь у нас много народа в авиации. И отдельным недисциплинированным человеком мы можем не дорожить».

Продолжать разговор было бесполезно…

Но через некоторое время Чкалов снова оказался в строю. Я так и не знаю, было ли Валерию Павловичу известно, что мы с Юмашевым, люди мало встречавшиеся с ним в то время, так

переживали за него. Но тогдашнее волнение наше легко понять. Мы, не раз видевшие Чкалова в воздухе, не могли не увлечься его необыкновенным талантом. Это и заставило нас обратиться к тов. Алкснису, который решил вернуть Чкалова в авиацию».

Мне кажется, эта характеристика Чкалова и его трагического положения вполне объясняет, как несправедливо поступили с ним.

Конечно, Валерий Павлович иногда допускал неоправдываемые поступки, но он и сам умел объективно оценивать их и на взыскания не обижался.

«Самым резким нарушением дисциплины был мой трюк, проделанный в Ленинграде. Я пролетел под Троицким мостом на обычном колесном самолете, едва не коснувшись колесами воды. В другой раз, увидев два дерева, расстояние между которыми было меньше размаха крыльев, я поставил машину на ребро и проскочил между деревьями. Воздушная акробатика нравилась мне. Я думал, что это и есть риск, но только много позже, когда стал овладевать искусством испытания машин новых конструкций, я понял, что настоящий трезвый риск не имеет ничего общего с этим лихачеством».

Продолжая работать в Осоавиахиме, Валерий Павлович тянулся к молодежи, которая стремилась в авиацию. Поэтому неудивительно, что вскоре он стал завсегдатаем Ленинградского аэроклуба, размещавшегося рядом с Исаакиевским собором, в здании бывшего военного министерства царской России.

Любя ребят, волжский парень часто рассказывал юным конструкторам, планеристам об авиации, о летчиках. Бывая на планерной станции возле Дудергофа, Валерий летал на фанерных сооружениях юных любителей авиации.

Обычно он брал на плечо жалобно скрипящий планер и, окруженный мальчишками, шел с ними на место старта и на глазах влюбленных в него поклонников впервые облетывал их новое творение.

Иногда он на своем пассажирском «Юнкерсе-13» проводил крещение активистов Осоавиахима.

Ныне выдающийся генеральный авиаконструктор Олег Антонов, творец современных «Антеев», вспоминая юные годы, рассказывает, как ему выпала честь влезть в кабину «Ю-13» и сесть на место второго пилота рядом с Валерием Чкаловым, который после набора высоты спросил, где аэродром, и после правильного ответа отдал управление самолетом юноше.

«Я с замиранием сердца взялся за штурвал и осторожными движениями старался удержать машину в полете в заданном направлении. Я чувствовал, что самолет тянет налево, что надо

более энергично выводить его из крена, но как-то не хватало решимости для первого раза приложить побольше сил к управлению этой сравнительно небольшой машиной. Когда крен стал довольно заметен, Валерий Павлович добродушно положил руки на свой штурвал и сказал:

— Ну что же ты смотришь — машина валится, уходит с курса, а ты не реагируешь. Вот как надо! — и решительным движением выровнял самолет и исправил направление».

Но все равно Чкалов скучал по истребительной авиации. Однажды, вернувшись домой после полета на «Юнкерсе-13», он взял свою фотографию и на обороте ее написал: «Скучно и грустно смотреть на Вас, Валерий Павлович. Вам бы теперь скоростную машину вроде истребителя. Ну что ж, катайте пассажиров, и то хлеб!»

Эта надпись полностью дает представление, чем жил Валерий Чкалов.

В августе 1930 года он отправился в родное Василево, заглянув по пути в Москву, поговорил с товарищами и по их совету подал рапорт начальнику ВВС с просьбой вернуть его в военную авиацию.

Прошло два месяца. Тревожно жили эти дни Валерий Павлович и Ольга Эразмовна, хорошо оба понимавшие, что сколько-нибудь сносная и удовлетворяющая ум и душу их дальнейшая жизнь может быть лишь при условии службы Чкалова в военной авиации.

Как ни тяжело было Валерию, а на Волге он легче переживал выпавшие на его долю невзгоды.

В ноябре его рапорт был удовлетворен, и приказом № 274 по НИИ ВВС от 11/XI 1930 года В. П. Чкалов был зачислен в институт летчиком-испытателем.

Часть II
В мире созидания

Глава 1
Летчик-испытатель НИИ ВВС

НИИ — Святая святых ВВС

Итак, Валерий Чкалов снова в ВВС Красной Армии. Назначение в научно-испытательный институт подчеркивало его высокое летное мастерство, так как сюда отбирались самые способные военные летчики страны. Здесь работали испытателями такие знаменитые летчики, как бывший инструктор серпуховской школы Громов, Юмашев, которые вдвоем добивались возвращения Валерия Павловича в армию. Тут ему встретились летчик-авиаконструктор В. А. Степанченок, знаменитый киевский истребитель А. Ф. Анисимов, И. Ф. Козлов, А. И. Залевский.

НИИ ВВС существовал только четвертый год, организован был на базе научно-опытного аэродрома.

НИИ ВВС всегда, словно зеркало, отражает развитие военной авиационной техники. Здесь Валерий Павлович воочию убедился, как партия большевиков, Советское правительство и весь народ напрягают силы, изыскивают средства, чтобы решительными мерами быстрее покончить с отсталостью, доставшейся в наследство от царской России.

Первый пятилетний план хозяйственного развития, одной из главных задач которого было обеспечить высокие темпы индустриализации страны путем широкого строительства предприятий тяжелой промышленности, предусматривал создание ряда отраслей промышленности, ранее не имевшихся у нас, и в том числе самолетостроения, приборостроения, моторостроения.

Особенно поразило Чкалова, что еще в 1921 году Совет Труда и Обороны (СТО) по инициативе Владимира Ильича Ленина создал Комиссию по десятилетней программе авиавоздухостроительства, ставившую своей целью разработку программы-максимум восстановления авиации и авиационных предприятий.

Большое значение Советское правительство придавало роли истребительной авиации, объявив в 1921 году конкурс на

создание отечественного истребителя. Тогда и были сконструированы и построены первые советские самолеты-истребители: «И-1» — конструкции Д. П. Григоровича и Н. Н. Поликарпова, «МК-21» — конструкции М. М. Шишмарева и В. Л. Коровина.

Чкалову рассказывали, что в дальнейшем на заводе ГАЗ-1 организовали конструкторское бюро (КБ) во главе с конструктором Н. Н. Поликарповым, первой работой которого был истребитель «И-400»с мотором 400 лошадиных сил, с проектной скоростью до 264 километров в час, что в то время значительно превышало достижения зарубежных стран. Эта машина получила ряд модификаций, а с мотором М-5 и усиленным вооружением в 1925 году пошла в серийное производство под индексом «И-1».

Одновременно КБ Д. П. Григоровича изготовило истребитель «И-2», который также пошел в серийное производство.

В 1928 году Н. Н. Поликарпов выпускает новый истребитель — биплан с мотором жидкостного охлаждения, дав ему название «И-3».

Знаменитый ученик Н. Е. Жуковского — А. Н. Туполев в июне 1927 года выкатил на аэродром свой цельнометаллический истребитель-полутороплан «И-4» с мотором воздушного охлаждения.

В НИИ ВВС все эти истребители подвергались испытаниям. Здесь же отрабатывались тактические приемы боевого применения их.

Весной 1930 года конструкторами Н. Н. Поликарповым и Д. П. Григоровичем был выпущен высокоманевренный, вооруженный 4 пулеметами «ПВ-1» истребитель «И-5», развивавший скорость до 300 километров в час.

Слушая рассказы начальника самолетного отдела НИИ ВВС инженера и прекрасного летчика-истребителя старой когорты И. Ф. Петрова, Чкалов не думал, что через два года свяжет свою судьбу до конца жизни с талантливым конструктором Н. Н. Поликарповым.

НИИ ВВС базировал свою летную часть в Москве на Центральном аэродроме, где одновременно располагалось множество авиационных организаций, военных и гражданских ведомств. Окруженный заводскими корпусами, высокими домами Ленинградского шоссе столицы, мачтами радиостанций на Октябрьском поле, Центральный аэродром вскоре стал тесным для испытательного института, и командование ВВС начало строить для НИИ ВВС большой комбинат лабораторных и аэродромных помещений и просторное летное поле вблизи

небольшого подмосковного города.

Но, пока шло строительство, испытатели НИИ ВВС на Центральном аэродроме выполняли огромный комплекс исследований и испытаний авиационной техники.

Чкалов с головой ушел в совершенно новое для него дело. Он снова ожил.

Ольга Эразмовна не могла сразу переехать в Москву, так как у Валерия Павловича не было квартиры. Сам он остановился у знакомых.

В Москве Чкалов быстро сдружился с редким мастером высшего пилотажа — летчиком-испытателем Александром Фроловичем Анисимовым, с которым десять лет назад учился вместе в Егорьевской авиационной теоретической школе.

Анисимов был старше Чкалова на 7 лет. В прошлом красногвардеец, участник боев за свержение Временного буржуазного правительства, он дрался в дни Октября с юнкерами контрреволюционного Владимирского училища. Добровольцем вступил Анисимов старшим мотористом в 5-й социалистический авиационный отряд Красной Армии, который сражался на многих участках борьбы с интервентами и внутренней контрреволюцией. 10 мая 1920 года Александр Фролович стал членом Всероссийской Коммунистической партии (большевиков).

После окончания Егорьевской теоретической школы Анисимов уехал в 1-ю севастопольскую, а Чкалов в Борисоглебскую летную школу. Короткий срок они одновременно учились в Серпуховской школе воздушной стрельбы и бомбометания, и вот теперь, в НИИ ВВС, снова оказались вместе.

До направления в институт Анисимов был командиром звена в 3-й киевской истребительной эскадрилье, где проявил себя как один из лучших летчиков советской авиации и непревзойденный мастер воздушного боя. Это был высокий широкоплечий курносый здоровяк с улыбчивым розовым лицом. Когда прибыл в НИИ Чкалов, Анисимов имел уже двухлетний опыт испытателя.

Чкалова привлекала в Анисимове не только жизнерадостность, романтичность бывалого красногвардейца, но, главное, беззаветная любовь к искусству воздушной акробатики и поиску в нем новых путей.

Эта встреча двух талантливых летчиков-истребителей, которые по смелости, находчивости и мастерству полета не уступали друг другу, вскоре перешла в дружбу, преданность и взаимное уважение до смертного часа.

Бывший в то время командиром летного соединения НИИ ВВС А. А. Туржанский в своих воспоминаниях так показывает этих друзей:

«Однажды два летчика соединения — Анисимов и Чкалов одновременно получили приказ испытать по самолету. Первый — истребитель «И-4» конструкции А. Н. Туполева; второй — истребитель «И-5». У каждого из них была своя зона для выполнения задания. Вместе они завершили полет и оба планировали к аэродрому на посадку. Находясь на старте, я с удовлетворением наблюдал за ними. Внезапно самолет Чкалова резко изменил режим планирования, круто с полным газом дал «горку» и оттуда спикировал на Анисимова, но тот, очевидно зорко наблюдавший за Чкаловым, быстрым маневром вышел из-под удара и решительно перешел в атаку. Начался воздушный «бой» на высоте 200 метров. Самолеты свечой поднимались в небо, оттуда низвергались вниз, и казалось, что они вот-вот врежутся в аэродром, но буквально у земли они снова крутыми виражами «ввинчивались» в небо и там продолжали сумасшедшую карусель. Заходящие на посадку машины шарахались в сторону и уходили на второй круг.

Комендант аэродрома Райвичер с испугом повторял: «Сейчас столкнутся, сейчас погибнут!», «Бой» продолжался шесть-семь минут, после чего истребители пристроились друг к другу, парой сделали отличную посадку. Увидев меня на старте, летчики быстро оправили на себе кожаные регланы, подтянули пояса и, подойдя, четко доложили, что задание выполнено. На их лицах я видел выражение виновности. Мне предстояло решить, как реагировать на это грубое нарушение летной дисциплины. Арестовать обоих на суток десять? Но у них и так их хватает, и вряд ли это явится воспитательной мерой. Решаю выбивать клин клином.

— Я наблюдал ваш «бой», — спокойно говорю обоим. — Слабо! Нет настоящей лихости, напористости, мало инициативы. После заправки горючим повторить «бой», но проведите его образцово, как бы на войне. Высотой не ограничиваю, обязательное требование — быть осторожнее, не мешать другим самолетам, а в остальном полная инициатива! Выполняйте!

— Есть! — ответили оба и переглянулись друг с другом: на их лицах было написано недоумение. Посовещавшись между собой, пошли к машинам.

Их самолеты разошлись в разные стороны и встретились над центром аэродрома на высоте 1000 метров. Начался «бой». В нем было много искусства, красоты, бесстрашия, но не было той бесшабашной лихости, как в первом полете. Оба старались держаться назначенной зоны…

Я похвалил обоих и сказал, если кому из них захочется совершить полет, выходящий за рамки наставления, то пусть они

скажут мне заранее. Я не буду препятствовать и разрешу им не придерживаться уставной высоты, если это нужно для испытаний.

Опыт удался…»

Командование института обязало летчиков-испытателей уметь летать на машинах всех типов, какие поступают на испытания. Следовательно, Валерию Павловичу пришлось изучать множество различных типов и марок самолетов, моторов, их специальное оборудование и вооружение, чтобы на каждой машине он мог летать грамотно. Чкалов понял, что для этого нужен больший уровень знаний, чем это требовалось в строевых частях. Знания были необходимы не только в области конкретных конструкций материальной части, но и в области аэродинамики, термо- и газодинамики и особенно в теории устойчивости и управляемости, в теории гироскопии и т. п.

Валерий Павлович сожалел, что не пришлось закончить в свое время Череповецкое техническое училище, отлично понимая, что хорошему летчику-испытателю не помешало бы и высшее техническое образование. Природные способности Чкалова позволяли ему быстро осваивать сложную программу, утвержденную командованием летного испытательного соединения.

Чкалов познакомился с первым авиационным научно-исследовательским учреждением, знаменитым Центральным аэрогидродинамическим институтом (ЦАГИ), созданным в 1918 году декретом В. И. Ленина по предложению Н. Е. Жуковского, и был поражен его грандиозностью.

В 1931 году ЦАГИ, руководимый после смерти Жуковского академиком С. А. Чаплыгиным, имел величайшую в мире аэродинамическую трубу, представлявшую собой канал восьмигранного сечения длиной почти 50 метров, с сечением в поперечнике от 3 до 6 метров и огромный экспериментальный бассейн длиной 200 метров.

В ЦАГИ Чкалов узнал о выдающихся русских ученых и авиационных конструкторах, которые работали в нем с момента его образования, особенно о В. П. Ветчинкине, Б. С. Стечкине, Г. М. Мусинянце, К. А. Ушакове, Н. С. Некрасове, А. Н. Туполеве, А. А. Архангельском.

Валерий Павлович услышал лекцию первого в мире создателя научно обоснованной теории штопора — военного авиационного инженера В. С. Пышнова.

Ценность этой работы была особенно понятна Чкалову, отлично знавшему, что штопор — явление сложное и очень опасное, из-за которого в авиации до сих пор происходило

наибольшее число катастроф.

За короткое время Валерий Павлович освоил большинство самолетов, находившихся в НИИ ВВС. «У-2», «Р-5» конструкции Н. Н. Поликарпова, «ББ-1», «Р-3», «Р-6», «И-4», «ТБ-1», «ТБ-3» конструкции А. Н. Туполева, «ТШ-1» и «ТШ-2» — Центрального конструкторского бюро, «И-5» конструкции Д. П. Григоровича и Н. Н. Поликарпова, итальянский самолет «ЧР», немецкий истребитель «хейнкель» («И-6») — вот неполный перечень машин, которые новичку пришлось опробовать в 1931 году в воздухе, выполняя полетные задания на испытания самолетов, моторов, вооружения и приборов.

В процессе испытательных работ летчик имел дело не только со своими ведущими инженерами, начальниками отделов и лабораторий института и конструкторами самолетов, но и с творцами двигателей, пушек и пулеметов, пилотажных и навигационных приборов.

Он познакомился с создателями двигателей: А. Д. Швецовым, В. Я. Климовым, А. А. Микулиным, В. А. Добрыниным, А. А. Бессоновым; с оружейниками: В. А. Дегтяревым, Л. В. Курчевским, Б. Г. Шпитальным; навигаторами: Б. В. Стерлиговым, Г. С. Френкелем, Н. А. Карбанским, И. Т. Спириным, С. А. Данилиным, Л. П. Сергеевым.

Испытатели бомб и их волевой командир

Летом Чкалов получил задание вылететь на самолете «ТБ-1» в Крым для испытаний новых авиационных бомб.

Кроме экипажа, командир воздушного корабля забрал с собой вооруженцев, возглавляемых опытным ведущим инженером.

Добрались до назначенного пункта базирования в тот же день. Ввиду опасности испытаний для полетов избрали ровный участок степи, куда заранее подвезли опытные бомбы и снарядили их.

На следующее утро назначили полеты на бомбометание. Утреннее солнце уже изрядно разгорячилось, когда около двухмоторного бомбовоза послышался немного ленивый, по-нижегородски окающий голос:

— Скорее вы, смертоносцы!

— Сейчас заканчиваем, товарищ Чкалов, — ответил молодой оружейник, поворачивая хвостовую часть огромной бомбы, только что подвешенной на замок бомбодержателя.

Чкалов стоял под крылом двухмоторного бомбардировщика, то вглядываясь в степь, распластавшуюся до самого горизонта, то

посматривая на бомбу, похожую на щуку, высоко вздернутую рукой умелого рыболова.

Вскоре ведущий инженер по вооружению доложил, что все готово, и командир корабля, подав команду построения, приказал:

— Заводи моторы! Да в оба смотрите — бомбить только в пятачок!

Чкалов сел на левое сиденье, бортмеханик и оружейник расположились в задних отсеках. Ведущий инженер-вооруженец последним пролез в переднюю кабину штурмана-бомбардира. Когда он показался на глаза командиру самолета, Валерий Павлович спросил:

— Ты скажи, не взорвутся твои игрушки под самолетом на взлете?

— Не думаю! Не должны, товарищ командир корабля, — уклончиво ответил инженер-бомбардир.

— Прямо говори — а черт их знает, для того, мол, и летим, чтобы испытать.

Вооруженец, промолчав, скрылся за дверью в своей рубке. Механик доложил о готовности к взлету. Чкалов осторожно дал газ обоим моторам. Перегруженный взрывчатыми материалами, самолет постепенно разбегался но степи, оставляя после себя стену пыли.

Все шло хорошо, если не считать зверского «рему»[5] кидающего многотонную машину, как игрушку, то вверх, то осаживающего ее вниз.

Показалось море. Валерий свернул вправо, и самолет полетел вдоль берега, точно в масле, не шелохнувшись. Затем маршрут снова уходил от моря в глубину суши, и снова машину стало швырять.

Появились леса, зеленеющие пашни, фруктовые сады и беленькие деревни и поселки.

И вдруг резкий удар слева. Самолет рвануло в сторону. У Чкалова мелькнуло в голове: «Неужели сорвалась бомба?» Он выправил силой своих стальных мускулов самолет и тут же заметил тряску слева. А через несколько секунд он выключил левый мотор. Вскоре механик доложил, что на левом двигателе, очевидно, лопнул шатун.

На одном моторе, перегруженный бомбами и горючим, «ТБ-1» шел на предельно малой скорости с небольшим снижением. Лицо Чкалова было спокойно, хотя глаза быстро оглядывали землю. Крутые и глубокие овраги не позволяли отыскать годный клочок для посадки неисправного самолета. Это особенно остро ощутил инженер-бомбардир, испытатель вооружения. Он ясно представил

себе вынужденную посадку в овраг и даже вздрогнул, когда вообразил взрыв нескольких сот килограммов бомб, висевших под фюзеляжем машины. Бомбардир немедля открыл люк бомбового отсека и уже приготовился освободиться от опасного груза, как вдруг услышал стук по дюралевой обшивке корабля. Оглянулся назад и сразу увидел в стеклянном пролете дверей штурманской кабины здоровенный кулак командира.

Чкалов сразу же, по поведению самолета узнал о поспешных приготовлениях вооруженца в передней кабине, и его лицо сделалось настолько мрачным и злым, что бомбардир даже побледнел, когда предстал перед суровым командиром корабля.

— Зачем открыл бомболюк?! — во всю мочь закричал Чкалов.

— Освободиться от бомб… Иначе при вынужденной посадке взлетим на воздух… — волнуясь, ответил пожилой человек, затянутый в кожаное пальто.

— Дурак! Ты же в деревню мог залепить!

Чкалов на секунду отвернулся, чтобы взглянуть, как летит самолет, затем отстегнул кобуру, достал пистолет и положил на колени.

— Ложись, и ни с места, пока не сядем, — добавил уже спокойно Чкалов.

Бомбардир улегся в проходе между сиденьями левого и правого летчиков.

Тем временем самолет опустился до трехсот метров, летя в направлении к морю, вблизи которого летчик надеялся найти приличную площадку для посадки.

Отворачивая от селений, попадавшихся на пути, командир зорко оглядывал каждый кусочек ровной земли, в то время как работающий на предельной мощности мотор, перегреваясь, стал парить, словно вскипевший самовар.

Высота двести метров. Показалось темно-синее море, испещренное светлыми бегущими полосками пенистых грив на верхушках волн.

«Хорошо, что поднялся шторм», — мелькнуло в голове пилота, и он с надеждой взглянул на последний мотор, часто выбрасывавший неровные черные выхлопы, отчего машина дрожала точно в лихорадке.

Чкалов нехотя выключил зажигание последнего мотора. Сразу стихло, и только тревожный свист и шелест обтекающего машину воздуха нарушали безмолвие, воцарившееся на корабле.

Самолет с опасным грузом быстро скользил вниз. Каждая секунда подводила машину к земле на десяток метров, и с каждой секундой тревога за благополучный исход росла у инженера-вооруженца, побелевшего как снег.

— Всем в хвост! — рявкнул Чкалов.

Бомбардир вскочил и мгновенно скрылся в заднем отсеке. Механик же медлил раздумывая: уйти ли действительно в более безопасное место или остаться здесь, вблизи командира, и в случае чего оказать ему помощь? Он осторожно пододвинулся к Чкалову.

— В хвост, сукин сын! — еще строже закричал командир корабля, не отрывая глаз от площадки, выбранной для вынужденной посадки.

Механик метнулся назад с мыслью — жалеет других, а о себе не подумал.

Когда оставалось всего 100 метров до земли, самолет находился над самым обрывом берега Черного моря. Летчик круто повернул машину влево. Крыло «ТБ-1» чуть не коснулось земли. Чкалов энергично выбрал крен и выровненную машину направил вдоль прибрежной полоски выгоревшей земли. Точно на аэродроме, пилот спокойно посадил свой воздушный корабль на три точки.

Через несколько секунд бомбовоз стоял у самого обрыва, слегка покачиваясь от порывов ветра, налетавшего с моря.

Валерий вылез из пилотской кабины и, расстегнув комбинезон, подставил грудь под чистое дыхание морского воздуха.

Волны с яростью бились об утесы. Небо заволакивалось тучами. Вдали вспыхивали раскаленные нити молний.

— Вот оно, наше море… — сказал Чкалов. Рядом стоял механик, вглядываясь в лицо своего командира. Его поражало спокойствие, которым дышала вся могучая фигура Валерия Павловича.

— Товарищ командир, а ведь чуть не гробанулись? — решил заговорить механик.

— «Чуть» в авиации не считается, — шутливо ответил Чкалов. — Ты скажи-ка вот, что это за чертовщина у нас с самолетом?

— Моторишки старые, вот и летит все…

— Ну, ну, милок! Слышал, как пятилетку-то задумали? Будем на своих моторах летать, а свои, брат, понадежнее. Эх, золотое время только наступает…

Валерий сел, спустив с обрыва ноги, наблюдая за морем. Улыбаясь, он следил за бегом волн.

Механик полез к аварийному мотору, а старый инженер-вооруженец подошел к Чкалову и неловко стал крутиться около него, боясь приступить к разговору.

— Товарищ командир, что же будем делать с бомбами?

— Рыбу будем глушить в Черном море… А ты что о них беспокоишься? — поглядывая на инженера, с иронией спросил Чкалов.

— Как же, товарищ командир, это ценные, опытные бомбы.

— Ведь ты их хотел сбросить куда попало, а может, даже в село?

— Да… Но… по уставу нельзя садиться с бомбами.

— Эх ты, инженер! Образования-то в тебе вагон, да голова не так приварена. А вдруг да в дом запузырил бы? Сколько бы гробанул? Ну? А нас ведь всего ничего… Как бы ты глядел в глаза матери, у которой отнял жизнь ее детей? Подумай… и не беспокойся о своих бомбах — их мы с тобой еще как следует испытаем.

Валерий неожиданно ринулся с обрыва вниз, к самой воде, затем, перескакивая с камня на камень, забрался на утес, вздрагивавший от ударов штормовых волн.

Пока на место вынужденной посадки прислали новый мотор и заменили им поломавшийся, прошло несколько дней. Бомбы отвезли на один из полевых аэродромов Одесской летной школы, куда после ремонта перегнал Валерий Павлович и свой «ТБ-1». Здесь он узнал, что начальником учебного заведения недавно назначен не кто иной, как его любимый Батя, бывший командир 1-й Краснознаменной истребительной эскадрильи, Иван Панфилович Антошин.

Встреча старых друзей была радостная и теплая. Антошин уже знал о всех перенесенных его любимцем неприятностях за годы их разлуки и возмущался грубым невниманием к великолепному чкаловскому искусству летать, к его новаторским поискам нового в высшем пилотаже.

Узнав, что Антошин еще летает на истребителе, Валерий попросил Ивана Панфиловича дать ему свой самолет. Батя не мог отказать в просьбе Валерия, да его самого разбирало любопытство.

Валерий Павлович опробовал мотор, взлетел и над самой землей стал выделывать изумительные фигуры. По существу, весь полет был одной сплошной фигурой. Здесь Антошин увидел настоящий полет истребителя вниз головой.

Батя убедился, что перед ним теперь не тот молодой летчик, который служил у него четыре года назад, а взрослый человек, умудренный летным опытом.

Они вместе побывали в Одесской опере, съездили к могиле лейтенанта Шмидта. В свободное от опытных полетов время Антошин предоставлял волгарю возможность вдоволь порыбачить и покупаться в море. Нередко сам рано утречком составлял ему

компанию.

Валерий обладал редкой способностью быстро знакомиться с людьми и заводить с ними дружбу. Он уже стал своим человеком среди рыбаков и в дни отдыха часто уходил с ними под парусами в море.

За месяц этой командировки дружба Валерия с Батей еще более окрепла.

Наше знакомство

Пока Чкалов испытывал новые бомбы, автор этих строк продолжал служить старшим летчиком в 20-м отдельном авиационном отряде, которым командовал царский офицер, участник империалистической войны, летчик и командир авиаподразделения в гражданскую войну Николай Александрович Андреев.

После Красильникова и Попова моим командиром звена стал недавно прибывший из командировки в Афганистан, тоже бывший офицер прошлой войны и артист мюзик-холла, прекрасный летчик и неиссякаемо веселый человек Василий Николаевич Жданов[6].

В короткое время мы сменили оставшиеся экземпляры немецких самолетов «Ю-21», отличавшиеся коварным свойством загораться в воздухе в любое время и в своем адском пламени превращать в прах тела и души авиационных энтузиастов, на самолеты отечественного производства — «Р-1» и «Р-3».

В конце 1931 года инспекция ВВС навалилась неожиданно на наш отряд с задачей тщательно проверить технику пилотирования летного состава. Меня пригласил к себе в самолет «Р-1» комбриг Туржанский, о котором мы слышали от своих соседей по ангарам — летчиков НИИ ВВС — как о строгом, но справедливом человеке.

Мой командир отряда очень волновался и просил меня быть предельно внимательным при выполнении задания инспектирующего.

Я старался не подвести Николая Александровича, нисколько не беспокоясь о себе. Видимо, поэтому сухощавый, подтянутый, красивый комбриг с темно-карими глазами улыбнулся мне и поблагодарил за отличные полеты.

Н. А. Андреев был доволен результатами инспекции и в течение многих дней после нее очень редко дарил нашему брату добросовестно заслуженный «выговор» или несколько суток гауптвахты.

Но, как известно, инспектирование никогда не обходится даром. Для меня оно оказалось поворотным пунктом на жизненном пути.

Через два месяца после полетов с комбригом А. А. Туржанским меня вызвали к Н. А. Андрееву и в присутствии командира звена В. Н. Жданова объявили приказ начальника ВВС о моем назначении летчиком-испытателем в НИИ ВВС, куда мне и надлежало явиться незамедлительно.

Я никогда даже не мечтал, что удостоюсь такой чести — работать летчиком-испытателем НИИ. Более того, я искренне просил командира отряда защитить меня от такой напасти и оставить летчиком у себя.

Н. А. Андреев предпринимал некоторые попытки, но управление ВВС жестко требовало исполнения своего приказа.

Толком не зная никого в НИИ ВВС, я обрадовался, когда мне приказали сразу явиться на ночные полеты. Мне представлялось, что летчику лучше всего знакомиться и с делами и с людьми на аэродроме или в воздухе.

Наша группа из четырех новичков собралась возле большого ангара летной части института, когда не торопясь, спокойно угасал летний вечер. На ангарах вспыхнули красные неоновые огни заграждения, и ночь бесповоротно вступила в свои права.

Аэродромные посадочные прожекторы выхватывали из тьмы длинные белые полосы, в световых конусах которых купались мириады мельчайших частиц пыли, мошки, ночные бабочки.

Мы отправились на старт, где стояли самолеты, а вокруг них суетились механики.

Недалеко от нас, рядом с самолетами, стояли двое, лица которых освещались временами от вспышек спички или папиросы.

Кто-то из нашей группы шепнул:

— Это асы испытателей — Анисимов и Чкалов.

Вскоре послышался властный голос: «Становись!»

Привычные люди аэродрома, несмотря на темноту, быстро выстроились в две шеренги. Командир части, вызывая по очереди летчиков, отдавал распоряжения о порядке проведения сегодняшних ночных полетов.

— Товарищ Чкалов! Вам сегодня надлежит провести полеты с вновь назначенными в институт летчиками, прибывшими из строевых частей. Проверьте, как они летают ночью, если нужно, потренируйте и затем выпустите самостоятельно.

— Есть, товарищ командир! Проверю и, кого нужно, выпущу.

— Действуйте. Вот ваша группа. — Командир показал на четверку молодых летчиков, в которой я стоял на левом фланге и,

слегка волнуясь, внимательно прислушивался к каждому слову командира.

Чкалов подошел к нам и низким, немного осипшим голосом спросил, глядя на меня:

— Как фамилия?

— Байдуков, — ответил я.

— Сколько лет летаешь?

— Пять.

— На чем летаешь?

— На разведчиках.

— Да не то я спрашиваю. На «Р-1» летал?

— Так точно, — ответил я, слегка пораженный грубоватым тоном и тем, что он обращается на «ты», и его слишком заметно выделяющимся «о».

— Ну так бы и сказал, что летаю на «Р-1», а то «на разведчиках»! — И он, помолчав, добавил: — Садись в самолет, а я сейчас приду. — Чкалов скрылся, не сказав, где стоит самолет и какой его номер. Мы растерянно стояли.

— Сердитый мужик, — сказал мой товарищ.

Я поспешил к самолетам, чтобы отыскать, а вернее, угадать машину, на которой должен был отправиться в экзаменационный полет.

Аэродром зашумел. В темноте замигали прерывистые сигналы связи, иногда вырисовывались огромные огненные круги выхлопа какого-то истребителя, ночной воздух вздрагивал от грохота моторов, винтов, нещадно рассекающих мглу.

Пробегая вдоль ряда машин, я старался увидеть широкоплечую фигуру Чкалова, чтобы узнать, где же наш самолет. Иногда я подбегал к группам и спрашивал инструктора, но мне отвечали: «Что ты, не видишь, что Чкалова здесь нет» — таким тоном, от которого мне становилось совестно, хотя я мог бы пояснить, что Чкалова в лицо еще не знаю, гак как темнота помешала разглядеть его как следует.

Тем не менее я все еще продолжал шнырять между самолетами и, не пропуская ни одного силуэта, подбегал к нему ближе и кричал громко на ухо:

— Чкалова к командиру!

Эту фразу я придумал сам, надеясь таким авторитетным заявлением вызвать своего инструктора на голос.

Вскоре я наткнулся на двух пилотов и, повторив свой старый номер, вдруг услышал окающий голос:

— Чего орешь? К какому командиру? — Это и был Чкалов. Я замолчал, соображая, как выкрутиться из глупого положения.

— К какому командиру? — вновь повторил вопрос

инструктор и, чувствуя что-то неладное, подошел вплотную, зажег спичку. Осветив мое лицо, он вдруг засмеялся: — Байдуков! Ну чего молчишь?

Суровые черты и резкие складки лица на мгновение размякли, но спичка угасла, и я в темноте видел лишь силуэт — короткий, широкоплечий.

— Закури! Сейчас пойдем к самолету. — И он, то ли забыл, что я ему успел соврать о вызове к командиру, то ли догадался о моей проделке, спокойно продолжал разговор: — Молодых сегодня буду возить.

— Ишь ты, из тебя совсем думают сделать учителя.

Пока продолжалась беседа, я припоминал множество рассказов о летчике-истребителе Чкалове.

— Ну, Шурка, пойду, а то ребята застоялись. — И, повернувшись ко мне, кивнул: — Пошли, Байдуков.

Шумело от свиста рассекаемого воздуха, на небе появились синие, красные и белые блуждающие огоньки самолетов. Пыль от взлетающих машин двигалась стеной, сгущая темноту, засоряя глаза. Вскоре подошли к двухместному биплану. Я облегченно вздохнул — этот тип машины был мне знаком по строевой части.

— Чего вздыхаешь? — спросил инструктор и как-то особенно добавил: — Почему тебя перевели сюда?

— Приказом, товарищ командир, — ответил я, не понимая существа вопроса.

— Все мы приказом, да все по разным причинам. — И, оборвав, спросил: — Давно не летал ночью?

— Полгода будет с осенних маневров, — ответил я, думая, что этого воробья на мякине не проведешь.

— Ну давай в кабину… Задание: простой полет по кругу.

— Есть, товарищ командир! — Я подозвал механика и вместе с ним, посветив фонариком, внимательно осмотрел узлы шасси, хвостовое оперение.

Чкалов залез в самолет и, высунув голову через борт задней кабины, что-то насвистывал.

Мы уже завершали осмотр, как мне на ухо сказал механик:

— Смотрите не подкачайте — Чкалов страсть не любит, чтобы потихоньку… А то будет «возить и возить»; жуть как не терпит трусливых полетов.

Я влез в переднюю кабину самолета, раздумывая над советом простодушного механика. Запустил мотор. Длинные ленты голубоватого пламени выхлопа мягко плескались вдоль фюзеляжа. Взял переговорный аппарат:

— Товарищ командир, я готов!

— Ну, осторожно выруливай и взлетай! — послышался в

телефоне ответ.

Я попросил старт. Дежурный дал световой сигнал: «валет разрешаю». Огляделся по сторонам и, не увидев никакой опасности, дал полные обороты мотору, начав взлет. Через несколько секунд мы уже неслись над крышами ангаров. Красный отблеск заградительных огней на мгновение сделал крылья прозрачными — через полотно смутно выделялись контуры лонжеронов и нервюр. Отблеск ли спокойно ожидающих глаз инструктора, которые я заметил в переднем смотровом зеркале, или совет механика воздействовал на меня? Чуть прижав машину для набора скорости, я положил ее в глубокий разворот с неимоверным подъемом. Самолет, впиваясь в тьму, причудливым зигзагом заворачивал влево, а я настороженно и хитро поглядывал в зеркало, откуда ждал одобрения или осуждения моих действий. И совершенно неожиданно перед носом выросла рука инструктора с большим пальцем, задранным вверх. После посадки Чкалов вылез из задней кабины и, перевесившись через борт ко мне, сказал:

— Хорошо, ничего не скажешь. Лети в зону и потренируйся сам, в чем чувствуешь нужду. Мне нечего с тобой возиться.

— Есть, товарищ командир!

— Ну, ты заладил, «товарищ командир». Зови просто — Чкалов, ты ведь тоже командир и такой же инструктор и испытатель, как и я.

— Хорошо, товарищ Чкалов, — ответил я, улыбаясь.

— Да, а зовут-то тебя как?

— Георгий.

— Ну, ну, значит, Егор, а по-нашему, по-волжски, Егорушка. Вот и дуй, Ягор, да недалеко улетай, я еще с другими должен заняться на этом самолете.

Освещенный огнями кабины орлиный изгиб носа придавал Чкалову немного хищный вид, хотя его синеватые глаза смотрели мягко и ласково.

На следующее утро я узнал, что остальных товарищей нашей четверки, новичков, Валерий Павлович так и не выпустил в ту ночь в самостоятельный полет.

Так «разворот по душе инструктора» в темную летнюю ночь над московским аэродромом познакомил меня с человеком-птицей, о котором ходили в нашей авиации легенды. Но ни один из двух тогда не предвидел, что дальнейшая судьба будет сближать нас с каждым годом все теснее и теснее и наши жизни станут весьма зависимы друг от друга.

Вспоминая об этом вступлении в строй летчиков-испытателей, я всегда думаю о Валерии Павловиче не только как

об опытном инструкторе, умевшем по одному полету определить летные способности проверяемого, но и как о весьма доверчивом человеке. А доверчивость — это дорогое свойство душевной доброты и человеколюбия, которое особенно характерно для людей сильных, смелых.

О необыкновенном даре Чкалова быстро оценивать людей, да еще по профессии летчиков, я убедился на случае с летчиком Петром Михайловичем Стефановским, назначенным в НИИ ВВС почти одновременно со мной в начале 1932 года, когда ему пришлось переучиваться для вождения тяжелых самолетов.

Вот как вспоминает об этом в своих мемуарах «Триста неизвестных» сам Петр Михайлович:

«…С типичным представителем испытателей-универсалов я познакомился перед первым вылетом на «ТВ-1» (с двумя моторами М-17). Встретились мы на аэродроме. Коренастый, в добротном комбинезоне на лисьем меху, он с добродушной улыбкой на крупном обветренном лице выслушал мой доклад о прибытии в его распоряжение я махнул рукой в сторону: залезай, дескать, чего там официальничать.

Это был Валерий Павлович Чкалов. Не тот, конечно, Чкалов, имя которого вскоре узнала вся страна, весь мир. В летных кругах о нем отзывались тогда как о крайне своеобразном, но отличном летчике, рубахе-парне, замечательном товарище. Я как-то сразу поверил ему, первому инструктору в тяжелой авиации.

Такой отдаст все, что знает сам, не станет распекать из-за мелочей, не выставит перед начальством, если где промашку дашь. Да и какие промашки можно допустить на этом аэроплане? Лег на маршрут, установил скорость и следи за курсом, поправляй на снос.

Мы заняли свои места в кабине. Чкалов как бы между прочим спросил:

— Истребитель?

— Истребитель.

— Тогда поехали.

На взлете Валерий Павлович плавно прибавил оборотов обоим моторам, и тяжелая машина легко, без напряжения поднялась в воздух. За штурвалом Чкалов сидел спокойно, словно за чашкой чаю. «Оно и понятно, — думал я, — к чему волноваться: бомбардировщик устойчив в воздухе, не виляет, не кувыркается, как ястребок…»

Совершенно неожиданно самолет вошел в глубокий вираж. А до земли было метров триста, не больше. Безупречно выполнив несколько фигур, Чкалов резко поднял нос корабля, плавно убавил газ и перевел машину в крутое пикирование. Что он

делает, черт? Земля стремительно приближается. С беспокойством и укором смотрю на своего инструктора: мы ведь не на истребителе. А он «пьет чай».

Вот уже до земли не более пятидесяти метров.

Деревенские домишки, разрастаясь, лезут в глаза. Еще секунда — и…

Взревев моторами, самолет рванулся вверх, легко развернулся и перешел в горизонтальный полет.

В голове у меня сумбур. Бомбардировщик, а такой маневренный. С восхищением смотрю на Чкалова.

— Понял? — спрашивает он, широко улыбаясь. В ответ согласно киваю головой.

— Давай сам.

Так сразу? А инструктор уже полностью освободил штурвал.

— Ну!

Высота триста метров. Закладываю не менее глубокие виражи, потом, поднимая нос самолета, плавно сбрасываю газ и по-чкаловски энергично бросаю машину в пикирование. Кажется, не самолет несется вниз, а сама земля мчится ему навстречу. Не ощущаю ни громадных размеров, ни тяжести корабля. Высота уже сто пятьдесят, сто метров… Пора! Самолет пружинисто ломает кривую полета и взмывает вверх.

— Хорошо, — по-волжски окая, одобрил Валерий Павлович, — понял. Иди на посадку.

После второй посадки Чкалов освободил командирское кресло, и лицо его снова расплылось в улыбке.

— Лети сам, — сказал он, — мне тут делать нечего.

Так я стал летать на тяжелых воздушных кораблях…

Полет с В. П. Чкаловым открыл мне дорогу в большую авиацию, в бескрайнее небо, круто изменил мою летную судьбу. Я навсегда стал военным летчиком-испытателем».

Точность оценки Чкаловым Стефановского и доверие к нему были оправданы всей последующей жизнью отличного летчика-испытателя, каким оказался Петр Михайлович.

Самые сложные и самые опасные задачи на испытания

Летая одинаково блестяще на всех типах самолетов: на истребителях, разведчиках, бомбардировщиках, на грузовых и на спортивных, летчик-испытатель НИИ Валерий Чкалов выполнял самые различные задания. То выяснял причины неустойчивости истребителя «И-5» на пробеге после посадки, отчего в частях ВВС было несколько серьезных аварий, то летал в кромешной темноте

испытывать ночные прицелы, атакуя мишени на Кунцевском полигоне[7].

При испытаниях маневренных возможностей новых истребителей в воздушном бою Валерий Павлович был непременным экспертом.

В этом случае обычно на два истребителя разного типа назначались Чкалов и Анисимов, два неразлучных друга на земле и два соперника в воздухе.

Когда в воздухе шла изумительная баталия самых искусных истребителей, на Центральном аэродроме все останавливалось, замирало, завороженное «битвой» талантливых пилотов.

Затем друзья менялись самолетами и проводили второй тур неповторимо сложных, дерзких и непостижимо точных взаимных атак, фиксируемых бортовыми фото-пулеметами и контрольными замерами с земли. После таких полетов ведущим инженерам было исчерпывающе явно, на что предельно способен тот или иной новый истребитель.

Заканчивались полеты, и Чкалов, оставаясь наедине с собой, тосковал — он все еще не мог получить хотя бы небольшой номер в какой-нибудь московской гостинице и вызвать из Ленинграда жену и сына, без которых жизнь после полетов казалась скучной.

А тут начали поступать тревожные слухи и письма из Василева — заболел отец. Как всякий всю жизнь не болевший человек, Павел Григорьевич свалился неожиданно.

Валерий Павлович сообщил об этом горе жене. Ольга Эразмовна, взяв сына, отправилась к свекру.

А Валерий слал отцу посылки, подбадривал его всячески в письмах. Весной 1931 года Павел Григорьевич умер. Его похоронили на панском бугре.

Чкалов сильно переживал смерть отца. Но наступал летный день, Чкалов садился в самолет, в ураганные потоки скоростного напора как бы сдували все печали и горести, гнетущие мягкую душу мужественного человека.

Как-то совершенно неожиданно из строевых частой стали поступать жалобы на самолеты «Р-1» с металлическими шасси. Некоторые машины при переходе на посадочный режим в последний момент вдруг резко сваливались влево или вправо, что всегда приводило к удару крылом о землю, после которого пожар и взрыв вершили катастрофу.

Одну из таких случайно уцелевших уродливых машин доставили в НИИ ВВС на железнодорожной платформе. После окончательной сборки и нивелировки дефектный самолет следовало облетать, установить причину бедствия и выработать рекомендации летчикам частей ВВС и заводу-изготовителю.

Это была будничная, не имеющая никакого внешнего эффекта работенка. Но сколько же в ней заключалось коварства и смертельной опасности — ведь без предварительных полетов невозможно выдать однозначный диагноз заболевания машины и тем более определить курс ее лечения!

Вот почему наряду с такими молодыми пилотами-птенцами, как я, на изучение больного «Р-1» назначили также первоклассных летчиков-испытателей Чкалова и Анисимова — этих докторов искусства пилотирования.

Правда, к этому времени я уже успел хлебнуть трудностей при испытании на плоский штопор самолета, на котором до моего прихода в НИИ разбился очень опытный экипаж. Кроме того, мне удалось провести испытание самолета с разрезным крылом и детально ознакомиться с тонкостью его аэродинамики при полете на предельно больших углах атаки. И наконец, за прошедшие несколько месяцев службы в институте мне довелось немного полетать на истребителях и тяжелых бомбардировщиках, что намного расширило мой летный опыт.

Однако все перечисленное, недавно приобретенное никак не могло меня поставить даже на самый левый фланг шеренги испытателей, возглавляемой асами НИИ ВВС.

Вот почему первым пришлось объезжать непослушного и болезненного разведчика «Р-1» Чкалову. Валерий Павлович при разбеге на взлете не давал самолету раньше времени оторваться от земли и долго выдерживал его в режиме разгона в непосредственной близости к земле перед тем, как перейти на глиссаду набора высоты.

Набрав 1000 метров, испытатель стал планировать на кучевое облако и «сажать» на него самолет. Было видно, в какой-то момент «Р-1» резко свернулся на крыло и заштопорил. Затем самолет снова полез вверх, набирая на этот раз высоту на предельных углах атаки крыла. Чкалов снова начал планировать на то же облако. Только на четвертый раз самолет на режиме выравнивания спарашютировал, не свалившись на крыло.

В заключение Чкалов заставил дефектную машину совершить ряд петель, переворотов через крыло, боевых разворотов, виражей, змеек.

— Ах и шельмец Валерьяшка! Видал, как быстро разобрался? — с гордостью сказал мне Анисимов, зорко наблюдавший за действиями друга в зоне. Александр Фролович за это время успел выкурить не одну папиросу.

На посадку Валерий вел самолет необычно осторожно — он выровнял его очень низко, когда колеса находились не более четверти метра от земли. После того как «Р-1» был припечатан по

классической схеме посадки — на три точки, Чкалов тут же подрулил к нам.

Анисимов замахал руками, давая знать другу, чтобы он не выключал мотор.

Теперь Валерий Павлович внимательно смотрел за Сашей Анисимовым, одновременно втолковывал мне, как и в какой момент нужно действовать рулем поворота и элеронами, чтобы предупредить неожиданное сваливание самолета на крыло в момент посадки.

Между тем Александр Фролович закончил свои исследования дефектной машины еще более сложным каскадом фигур, в том числе категорически противопоказанных самолету «Р-1» из-за незначительной его прочности.

— Разве можно на этом самолете делать иммельман? — спросил я недоуменно Чкалова.

Валерий Павлович лукаво взглянул на меня мягкими сине-голубыми глазами так, что мне стало очень неудобно.

— Да ты что, Байдук? Сашка может, брат, такое сотворить, что даже Чаплыгин с Туполевым ни за что не сумеют обосновать, как это могло все получиться да к тому же еще и кончиться вполне благополучно! — ответил Чкалов, продолжая смеяться.

Анисимов сажал самолет совершенно по-иному — при выравнивании он его подпустил к самой земле и с высоко поднятым хвостом, коснувшись земли, отдавал ручку управления от себя, не допуская, чтобы самолет коснулся хвостовым костылем. И хотя он делал все отнюдь не по инструкции, а скорее вопреки ей, самолет совершил безупречную посадку в английском стиле[8] не подпрыгнув при пробеге ни на один сантиметр.

Валерий радостно сказал:

— Видишь, как, действуя помимо наставления по технике пилотирования, иногда можно не гробануться, хотя все способствовало печальному исходу.

Но начальство понимало: примени в данном случае летчики стандартную инструкцию — завыла бы снова душераздирающая аэродромная сирена, оповещая всех об очередной катастрофе. Поэтому Анисимову никто ничего не сказал, даже насчет опасного иммельмана на «Р-1».

Однако ведущему инженеру было приказано полеты немедленно приостановить, самолет закатить в ангар и тщательно проверить его регулировку.

Пользуясь консультациями Валерия Павловича и Александра Фроловича, через два дня на той же машине я сделал полет в зону и убедился, как точно они определили особенности поведения самолета и как эффективна рекомендуемая ими методика

предупреждения неприятностей.

После множества полетов днем, а затем и ночью с привлечением многих испытателей НИИ была составлена инструкция для летчиков строевых частей по предупреждению возможных летных происшествий при посадке «Р-1».

Когда составлялся отчет, ведущий инженер Жемчужин, в прошлом летчик, сказал мне:

— Вы знаете, эти испытания могли начать только Чкалов и Анисимов! Только вот такие инициативные, творческие, с непостижимой интуицией отыскивать самые оптимальные методы управления машиной, находящейся в катастрофическом положении… Это гиганты авиационного искусства!

В дальнейшем я много раз убеждался в справедливости оценки многоопытного крупного авиационного деятеля Н. А. Жемчужина.

Двое упрямых

Время шло. Несмотря на особо тщательный отбор летного состава из строевых частей для комплектования когорты испытателей НИИ ВВС, все же очень часто звуки аварийных сирен Центрального, а затем подмосковного аэродромов оповещали о только что совершившейся катастрофе.

Скоро меня включили в группу, возглавляемую Александром Фроловичем Анисимовым. Она обеспечивала испытания самолетов-истребителей по заданиям отдела, руководимого летчиком-инженером Иваном Федоровичем Петровым, активным участником Октябрьской революции и гражданской войны. Здесь был и Чкалов.

Среди закаленных и опытных истребителей группы Анисимова я казался себе просто птенцом.

Конечно, высшим пилотажем я занимался и прежде, но здесь это, во-первых, воздушная акробатика, а во-вторых, все исполняется на высоте не 1000 или хотя бы 600 метров, а просто у земли, не выше 100–200 метров, когда не только ошибка, а просто малейшая неточность приводит к катастрофе.

Вот над ангарами Центрального аэродрома появился крошечный истребитель и, ввинчиваясь горизонтальным штопором в воздух, делает одну за другой двойные перевороты (бочки), чуть не задевая крыльями кровли ангаров. Анисимов, толкая меня рукой, коротко говорит:

— Волька расписывается…

Я это понимаю как указание: «Вот и тебе так нужно летать».

— Не сумею так… — отвечаю я громко на мысли командира.

Анисимов тут же дает задание: снова идти в зону и пилотировать на малой высоте так, чтобы моей машины не было видно с аэродрома.

Чкалов уже сел. Он стоял в стороне, наблюдая за моей подготовкой к взлету. Видимо, заметил мои нерешительные действия и, подойдя ко мне, сказал:

— Шурка дал тебе полную свободу. Пользуйся случаем — заключай фигуры на сто метров.

Я ничего не ответил на совет товарища, аккуратно надел парашют, забрался в «И-4», привязался плотно ремнями к сиденью самолета и запустил мотор.

Выруливая мимо Чкалова, видел его ободряющую улыбку и приветливо поднятую руку.

Вспомнил ночной полет с Чкаловым и свой отчаянный разворот, так понравившийся Валерию Павловичу, и на душе стало легче. Взлетая, забыл все страхи, разогнал машину после отрыва, перед самыми ангарами потянул ручку, одновременно закладывая самолет в непрерывную спираль. Мне было видно, как Анисимов незлобно показал кулак в мою сторону, а Чкалов высоко поднял руку, показывая большой палец.

Выйдя в зону на высоте 500 метров, сделал несколько двойных переворотов и иммельман. Затем пару витков штопора. Чувствуя, что все идет нормально, сделал бочку на двухстах метрах, еще раз повторил ее и понял — нужно машину разгонять побольше, чтобы начинать с запасом скорости двойные перевороты без просадки, опасной на малой высоте.

Все подтвердилось — спикировал, на двухстах метрах был приличный запас скорости, и мой металлический истребитель после сложной фигуры не просел.

Я осмелел и вышел на 100 метров. Много раз наблюдал с этой высоты землю, но сейчас высота казалась почему-то до обидного малой — пролетая чуть выше фабричной трубы, я должен был отвернуть от мачты радиостанции.

Решившись окончательно, разогнал самолет до предела и с высоты 100 метров стал выполнять иммельман. Получился. Теперь набранную высоту теряю на перевороте через крыло и, еще пикируя, даю мотору полные обороты, вывожу машину снова на 100 метров и делаю двойной переворот. Есть просадка, но терпимая. Повторяю эти фигуры еще и еще, до полной усталости, для чего понадобилось не более 15 минут пилотажа у земли. Да, это занятие серьезное и не простое. И оно мне очень понравилось. Лечу к аэродрому и сверху вижу, как на своем любимом «И-5» Анисимов, планируя на посадку вверх колесами, проходит низко

над ангаром.

«Значит, — думал я, — Анисимов следил за мной с воздуха, когда я взрослел как летчик-истребитель и как испытатель, выполняя пилотаж у самой земли».

Но Анисимов сделал вид, что он за мной не наблюдал, что ничего не знает и поэтому замечаний никаких не делает.

«Конечно, — подумал я, — хвалить летчика в таких делах опасно: он сам должен знать свой предел. Поэтому наш «воздушный Чапай» молчит.

Но я, как полагается, подойдя к Анисимову, стоявшему рядом с Чкаловым, отрапортовал о выполнении задания и рассказал, как все делал. Чкалов засмеялся и выдал своего друга с головой:

— Да не хвались, тебя Шурка видел, а ты как глухарь на току запел, и ничего не видишь, и ничего не слышишь…

Анисимов, улыбнувшись, спросил:

— Устал здорово?

— Изрядно, — сознался я.

— Ну отдохни да все повтори в той же зоне теперь на «И-5». На нем поприятнее будет. Увидишь!

Через полгода я вошел во вкус, и нужно было лишь следить за собой, чтобы не перейти роковую границу.

Видимо, у меня действительно получалось кое-что в пилотаже у земли, если однажды Валерий предложил мне показать воздушный бой с лобовыми атаками. Для меня это было весьма лестно.

Мы взлетели на разного типа истребителях. Набрав высоту, я развернулся в сторону Чкалова и заметил, что мотор его самолета слегка дымит, а это значит, что он разгоняет истребитель. Я тут же дал полный газ и прильнул к оптическому прицелу, изредка нажимая гашетку кинофотопулемета. Самолеты сближались, идя навстречу друг другу. Расстояние между нами сокращалось с каждой секундой.

Судя по дальномерной части оптического прицела, до истребителя Чкалова оставалось всего лишь 500 метров. Нужно было решать, что делать дальше, так как через несколько секунд мы войдем в так называемое «пространство смерти», где миновать столкновения невозможно, какие фигуры пилотажа для отворота ни применяй.

Я выглянул влево, тут же потянул самолет в резкий набор высоты и сделал иммельман. Потеряв из виду Чкалова, я быстро сел на аэродром.

Наблюдавшие с земли рассказывали, как наши самолеты, подойдя друг к другу в лоб, одновременно полезли вверх, идя вертикально, сближаясь колесами. Всем казалось, вот-вот

самолеты пожмут друг другу лапы. Но затем, сделав иммельман, они разлетелись в разные стороны. Чкалов сел вслед за мной. Подрулив, он вылез из машины и, подойдя ко мне, сказал:

— Дурак, так убьют тебя!

— По-моему, и ты не из умных, если лезешь на рожон. Тебе нужно было ложиться в вираж, — запальчиво ответил я.

Вместо ответа он показал мне кукиш и, отойдя на два шага, буркнул:

— У тебя такой же упрямый характер, как и у меня. Мы с тобой обязательно столкнемся. Лучше ты, Байдук, сворачивай первый, а то так, по глупости, и гробанемся…

Я понял, что Чкалов в настоящей драке ни за что не выйдет из лобовой атаки первым, так как за этим сразу последует заход противника тебе в хвост, и ты будешь сбит.

Невиданная «воздушная этажерка»

Между тем наступила осень 1931 года. Шло много разговоров о самолете-этажерке, конструкции инженера нашего института Владимира Сергеевича Вахмистрова.

И вот мы увидели на Центральном аэродроме двухмоторный бомбардировщик «ТБ-1», у которого на крыльях громоздились два истребителя «И-4». «Двухъярусная этажерка» — название довольно точное.

Такого мир еще не знал: бомбардировщики брали себе на крылья истребителей, летели с ними в тыл, питая их бензином из своих баков до тех нор, пока не наступало время воздушного боя с неприятелем, пытающимся атаковать наши тяжелые самолеты.

Тактическая идея заманчива, но как ее осуществить технически? Не рискованно ли? Как поведет себя «ТБ-1» с необычным грузом? Как сработают в воздухе механизмы сцепки и расценки? Что будет, если один истребитель не сможет сойти с крыла, когда второй уже отцепился? Что станет, если у какого-то истребителя остановится мотор на взлете?

Десятки случайностей могли привести к катастрофе.

Риск был очень велик. Но и цель, ради которой на него шли, была грандиозна.

Учитывая и важность цели и чрезвычайную сложность испытаний, командование решило, что на истребители можно посадить только самых хладнокровных, самых искусных в пилотировании, действительно бесстрашных и в то же время близких, доверяющих друг другу людей.

Ясно, что выбор был один — Чкалов и Анисимов. Лучших

кандидатов не найдешь.

Они отвечали всем поставленным требованиям, с чем согласились два опытнейших пилота-испытателя: Адам Иосифович Залевский и Иван Фролович Козлов, назначенные для пилотирования самолета-матки и руководства экспериментом в полете.

Мы еще не оценили в полной мере значение испытания первого в мире составного самолетного комплекса. А ведь это был настоящий подвиг летчиков Чкалова, Анисимова, Залевского и Козлова.

Когда самолет «ТБ-1» с двумя «И-4» вырулил на старт для первого полета, Чкалов находился в истребителе, сцепленном с левым крылом, а Анисимов — в истребителе, сцепленном с правым крылом самолета-матки.

Самолетом «ТБ-1» управляли Залевский, левый летчик, и Козлов — правый.

Это происходило 31 декабря 1931 года. Четыре вращающихся винта на двух этажах придавали комплексу какой-то фантастический и вместе с тем легкий, ажурный вид.

Взлет с помощью всех четырех винтомоторных установок «воздушная этажерка» произвела молниеносно и вместе с тем грациозно и сразу круто пошла с набором высоты.

Весь личный состав аэродрома имени Фрунзе, бросив свои работы и заботы, высыпал на границы летного поля, наблюдая за этим весьма сложным и очень опасным экспериментом, первым в истории мировой авиации.

Самолет-матка на высоте 1000 метров перешел на горизонтальный полет, степенно развернулся назад и взял курс на центр аэродрома. Все шло отлично.

И вот долгожданный момент — сначала подскочил вверх над крылом «ТБ-1» истребитель Чкалова, а за ним истребитель Анисимова.

Через несколько секунд они пристроились каждый к своему крылу матки пеленгом, эскортируя ее полет на посадку. Все три самолета так и сели в плотном строю, одновременно.

Тысячи людей кинулись на летное поле, где остановились самолеты. Летчики-испытатели обнимали друг друга, а затем бросились обнимать и целовать растроганного и смущенного конструктора В. С. Вахмистрова.

После первого вылета конструктор по замечаниям экипажа провел целый ряд доработок, и «воздушная этажерка» с начала 1932 года стала летать по программе испытаний все чаще и чаще.

В один из программных полетов «воздушной этажерки» ее главного конструктора Вахмистрова посадили в штурманскую

рубку самолета-носителя «ТБ-1», место левого летчика (командира корабля) занял командир авиасоединения НИИ ВВС А. И. Залевский, а правого — командир эскадрильи Андрей Родионович Шарапов.

На крыльях «ТБ-1» стояли два «И-4», и, как и раньше, левый пилотировал Чкалов, правый — Анисимов. Взлет прошел хорошо. Набрали положенную высоту. Шарапову дали сигнал расцепить истребители. При этой ответственной операции правый летчик самолета-матки допустил опасную ошибку: еще не открыв замка, удерживающего хвостовую часть «И-4» Валерия Чкалова, Андрей Родионович поспешил отпустить передние зацепы, которые удерживали оси колес истребителя, стоявшего на крыле бомбардировщика.

Самолет Валерия катастрофически быстро начал поднимать нос. Мгновение — и самолет Чкалова опрокинется на спину и погубит себя, и самолет-носитель с экипажем, и истребитель Анисимова, наблюдавшего страшную картину.

Но Чкалов и здесь остался непревзойденным испытателем и человеком с железными нервами. Мгновенно оценив опасность, Валерий мягким, но очень быстрым движением ручки управления рулем глубины заставил свой самолет прижаться колесами к поверхности крыла носителя, потом, после открытия заднего замка, он освободил хвост и, ловко оторвав «И-4» от «ТБ-1», ушел вверх.

После окончания эксперимента на носителе нашли продавленную дюралюминиевую обшивку верхней части крыла в местах, где колеса истребителя прижались по воле не растерявшегося Чкалова.

Залевский, Шарапов, Вахмистров и Анисимов отлично понимали, что в этом испытательном полете их жизнь была спасена благодаря бесстрашию, хладнокровию и мгновенной безошибочной реакции талантливого летчика-испытателя Чкалова. По этому поводу в ресторане «Динамо» экипаж праздновал вечером свое «рождение».

В дальнейшем на «ТБ-1» В. С. Вахмистров установил третий истребитель.

Авиаматка с птенцами улетела на юг для проверки тактики боевого применения нового воздушного средства.

Истребители оставляли воздушный авианосец, чтобы вырваться на большой скорости к цели и с вертикального пикирования поразить ее бомбами[9].

Чкалову такие полеты нравились, ощущение нарастания скорости в вертикальном пике доставляло наслаждение, а после сброса груза можно было вдоволь покрутить истребитель,

совершая на вертикали различные фигуры высшего пилотажа.

В частности, здесь Валерий Павлович отточил до совершенства придуманную им замедленную управляемую бочку.

Сначала он не торопясь, плавно заваливал машину на крыло, потом, перевернувшись на спину, удерживал ее некоторое время вверх колесами и наконец все так же плавно выводил самолет в первоначальное положение.

Если вначале излишек скорости был особенно велик, то замедленная бочка совершалась с крутым набором высоты — самолет как бы ввинчивался штопором в небо. Иногда после левого вращения самолет переходил сразу же в правое.

Кроме замедленной управляемой бочки, Валерий Павлович все чаще возвращался к совершенствованию полета вниз головой, желая добиться выхода из пикирования, а затем набора высоты и даже последней части петли Нестерова в положении, когда центробежная сила не прижимает пилота, а выбрасывает из самолета, то есть в положении вверх колесами.

Необходимость и целесообразность этого способа управления истребителя диктовалась уже не просто чутьем или капризом талантливого летчика, сама жизнь требовала этого. Служа испытателем в НИИ ВВС, Чкалов изредка привлекался командованием ВВС для проверки летного состава строевых частей. Здесь он заметил, что иногда летчики гибнут при выполнении фигур высшего пилотажа в учебных воздушных боях по совершенно неясной причине. Аварийные комиссии несколько раз констатировали, что летчик в момент штопорения вроде был в положении вверх колесами… Как выходить из такого необычного положения, как перевернутый штопор, толком никто не знал.

Пытаясь открыть новую загадку, Чкалов продолжал усложнять свои эксперименты в полетах вниз головой.

Конечно, не отставал от него и Анисимов. Они достигли такого совершенства в этом необычном режиме полета, что стали часто планировать на посадку, держа свой самолет-истребитель вверх колесами до высоты настолько малой, что она всегда казалась неотвратимо катастрофичной.

Наблюдая со стороны, трудно было установить момент, когда самолет перед самой землей переворачивался через крыло и, сделав полубочку, просаживался вниз, переходя на посадочный угол, после чего машина тут же мягко, плавно и точно у посадочного аэродромного знака касалась земли. Такие полеты выводили командование из равновесия, и особенно Чкалову крепко доставалось за неуставные полеты.

Увлеченность испытательными полетами не могла погасить в мужественной душе летчика тоску, вызванную семейной неустроенностью, длительной разлукой с женой и сыном.

Только осенью 1932 года Валерию удалось получить номер в гостинице «Интернациональная». Из Ленинграда приехала Ольга Эразмовна с Игорем. Втроем они жили в маленьком номере более полутора лет. Очень сложно было организовать питание — в столовой гостиницы оно обходилось бы выше возможностей Валерия Павловича, а готовить пищу в номерах запрещалось.

Но Чкаловы быстро приспособились к такой обстановке — они купили керосинку и готовили на ней незатейливые блюда в те часы, когда вероятность проверки была минимальной. Такую запрещенную, но необходимую работу часто приходилось вести поздним вечером, а то и ночью.

Как очень хороший семьянин, Валерий Павлович все свободное время теперь уделял четырехлетнему сыну и жене. Несмотря на тесноту номера и трудности с продовольствием, Валерий Павлович и Ольга Эразмовна гостеприимно открывали для всех двери своего временного жилища, продолжая волжскую традицию хлебосольства семьи Чкаловых.

Их посещали василевцы и нижегородцы (горьковчане), приезжали бывшие однополчане из Ленинграда, Гатчины и Брянска, забегали друзья из летного и технического состава НИИ ВВС.

Чкалов продолжал выполнять труднейшие по сложности и важнейшие по значению испытания авиационной техники, которая к концу первой пятилетки шла большим потоком в Научно-испытательный институт ВВС Красной Армии.

Рожденная Страной Советов авиационная промышленность за первые годы первой пятилетки создала мощные конструкторские коллективы, возглавляемые талантливыми инженерами: учеными А. Н. Туполевым, Н. Н. Поликарповым, С. В. Ильюшиным, С. А. Лавочкиным, А. С. Яковлевым и многими другими.

Были созданы: самолеты «У-2», «Р-3», «И-1», «И-4», «И-5», «Р-5», «ТБ-1», «Р-6», «ТБ-3», «АНТ-6», «АНТ-9», планеры Ильюшина, авиетки Яковлева, десятки конструкций авиамоторов, авиапушек и пулеметов, сотни пилотажных навигационных приборов, а также бомбардировочных и стрелковых прицелов.

Советские самолеты экспонировались на международных выставках и совершали большие перелеты за границу.

«У-2» (а с 1944 года он переименован в «ПО-2») конструкции Н. Н. Поликарпова демонстрировался в 1928 году на Берлинской выставке.

Чкалов внимательно следил, как с каждым днем набирает

силы страна, становясь великой авиационной державой, и радовался этому.

НИИ ВВС уже перебазировался за город.

Жизнерадостные, полные сил, больших надежд, молодые летчики, инженеры, механики, служащие и рабочие института ранним утром заполняли пригородные поезда. Ехали с веселыми песнями, шутками.

В вагон, где рядышком сидели Чкалов и Анисимов, набивалось народу особенно много, и он буквально дрожал от безудержных взрывов смеха.

Снова демобилизация

В начале 1933 года Чкалова вторично демобилизовали из ВВС, предварительно направив на сборы, где для командиров (тогда еще офицерских званий в Советской Армии не было) установили режим как для начинающих курсантов с обязательным казарменным положением.

Естественно, что такой популярный, весьма искусный талантливый летчик, каким слыл в авиационном мире Чкалов, был умно и прозорливо замечен производственниками. Социалистическая промышленность стала в эти годы выпускать много авиационной техники, и заводы нуждались в опытных летчиках для испытаний новых самолетов. Кадры испытателей на заводах пополнялись только за счет военных летчиков и в первую очередь за счет НИИ ВВС.

Так Чкалов стал летчиком-испытателем на заводе имени Менжинского.

Вспоминаю, как болезненно воспринял Чкалов демобилизацию. Он любил армию и понимал, что еще может много дать ей — ведь он проводил самые сложные, самые опасные испытания новых самолетов и их вооружения. Да я и сам не моту до сих пор объяснить, зачем понадобилось применять к нему столь жесткие меры воздействия. И сейчас некоторые считают, что демобилизация пошла на пользу Чкалову, заставив его еще и еще раз продумать свое поведение, отношение к дисциплине. Мне кажется, что такая точка зрения весьма спорна и требует доказательств. Так или иначе, но все признают, что Чкалов был пионером в разработке ряда проблемных вопросов тактики истребительной авиации в будущей войне, вместе с другими передовыми советскими летчиками он показал растущие возможности истребительной авиации. Что утверждал Валерий Павлович?

Чкалов утверждал, что воздушные бои будут вестись не только на больших высотах, где можно достигнуть высоких скоростей, но и на малых высотах, где станет действовать бомбардировочная авиация по малоразмерным целям на поле боя и в ближнем тылу. А из этого, рассуждал Чкалов, вытекают, по крайней мере, две важнейшие практические задачи:

— Авиация обязана уметь летать скрытно, на бреющем полете, используя все маскирующие особенности местности.

— Поскольку вражеская авиация станет действовать на малых высотах, наши истребители обязаны уметь вести воздушные бои как с бомбардировщиками противника, так и с прикрывающими их истребителями, применяя при этом маневры не только горизонтального характера, но главным образом в вертикальной плоскости, невзирая на опасную близость земли.

Конечно, утверждал Чкалов, такие полеты потребуют многого: перестройки в умах командования и летного состава и, главное, очень серьезной тренировки — индивидуальной и в строю — для отработки техники пилотирования на бреющем полете и в воздушной акробатике на малых высотах.

В то время большинство командиров отрицало такую теорию, а те, кто принимал ее, хорошо представляли, что боевую подготовку истребителей нужно менять коренным образом, так как существовавшие тогда наставления по полетам ничего этого не предусматривали.

Кто же оказался нрав? Миновали воздушные сражения в республиканской Испании, в Китае, Монголии, с белофиннами, отгремела война с немецким фашизмом.

Сегодня, находясь на таком большом удалении от прошедшего, можно более объективно оценить мысли и действия Чкалова.

Опыт таких командиров и летчиков истребительной авиации ВВС, как Анисимов, Степанченок, Смирнов, Якушин, Серов, Супрун, Лакеев, Стефановский, Евсеев, Чернявский, Кравченко, Зимин, Покрышкин, Кожедуб, Сузи, Кроник, Корзинщиков, полностью подтверждает и теорию и практику воздушного боя, которую обдумывал и пытался с 1924 по 1933 год защитить Чкалов. Также поддерживали взгляды Валерия Павловича и ряд конструкторов и особенно А. С. Яковлев, который писал:

«Тактическая доктрина конца тридцатых годов исходила из того, что воздушная война будет происходить на больших высотах. Во всех странах мира стремились поднять потолок полета боевых самолетов. «МиГ-3» был наиболее ярким примером проявления этой доктрины. Он обладал серьезными преимуществами перед немецким «мессершмиттом» не только по

высоте и скорости, но и по вооружению. На нем было пять огневых точек вместо трех у «мессершмитта».

Но в первые же месяцы войны убедились, что немецкие летчики на истребителях «мессершмитт», обладавших меньшей высотностью, чем «МиГ-3», не желают вести бои на тех высотах, где они были слабее «МиГов». Наоборот, они стремились завязывать все бои на малой высоте, где более тяжелый, более высотный «МиГ» проигрывал в маневре».

И еще:

«Бронированный штурмовик встретил вначале холодное к себе отношение со стороны некоторых военных специалистов. Считали, что этот самолет имеет недостаточную скорость и высоту полета, что он будет хорошей мишенью для противника и в итоге не найдет себе применения. Это мнение исходило из той же предпосылки, что война будет вестись на больших высотах и что главное для самолета грядущей войны — высота и скорость полета. Даже после того, как «Ил-2» был испытан на полигонах и оправдал все возлагавшиеся на него Ильюшиным надежды, этот самолет едва не был забракован. Но во время войны отношение к штурмовику изменилось коренным образом».

Исследователи мастерства наших асов воздушного боя — трижды героев Советского Союза А. И. Покрышкина и И. Н. Кожедуба — приходят к выводу, что Чкалов дальнозорко предвидел характер будущих сражений в небе, занимаясь разработкой проблем высшего пилотажа у земли.

Полковник Денисов, изучавший боевой путь Александра Покрышкина, говорит: «Многие мысли Чкалова о воздушном бое занес А. И. Покрышкин в свою записную книжку… Покрышкин был одним из первых советских истребителей, решительно претворивших в практику боев мысль Чкалова о том, что пора советским истребителям отказаться от боев, проводимых только в горизонтальной плоскости, что им надо смелее подходить к маневрированию в вертикальной плоскости и умело сочетать оба эти маневра».

Безусловно, роль Чкалова в развитии тактики и техники воздушного боя была огромна, и он был прав, когда с самого начала строевой службы старался убедить всех в необходимости летать и вести бой не только на больших и средних высотах, но и у самой земли. Отсюда его бреющие полеты, бешеный вертикальный воздушный бой у самой земли, которые в начале тридцатых годов многим казались обычным воздушным лихачеством и хулиганством, нарушением уставных норм и наставлений.

Через десять лет после гибели Чкалова главнокомандующий

ВВС маршал авиации К. А. Вершинин в газете «Комсомольская правда» писал:

«Велики заслуги Чкалова перед авиацией. Он был не только непревзойденным летчиком, выдающимся мастером своего дела, но и создателем школы высшего пилотажа и школы испытания новых самолетов, автором тактики истребительной авиации и творцом новейших фигур высшего пилотажа. Продолжая дело славного русского летчика — поручика Нестерова, впервые выполнившего мертвую петлю и применившего в воздушном бою таран, Чкалов сам разработал и выполнил пятнадцать фигур высшего пилотажа: восходящий штопор, полет вверх колесами и другие фигуры. Он доказал необходимость пилотирования на критически малых высотах. Чкалову принадлежит честь создания школы высшего пилотажа, впитавшей все лучшее и ценное, что создали такие замечательные русские летчики, как Нестеров…»

Так история подтвердила правоту Чкалова.

Глава 2
Заводской летчик-испытатель

На заводе имени Менжинского

Кончилась первая и началась вторая пятилетка. Бурно развивалась социалистическая индустрия. За годы первой пятилетки в стране была создана авиационная промышленность. Во второй пятилетке она продолжала расти высокими темпами.

Центральный авиационный гидродинамический институт (ЦАГИ) превратился в мощный научный центр.

Газета «Берлинер Тагеблатт» еще в 1928 году в статье «Авиационно-исследовательская работа в Советской России» писала, что «в настоящее время ЦАГИ представляет собой, пожалуй, самое большое и лучшее организованное исследовательское учреждение в мире».

Созданная в 1920 году Военно-воздушная академия имени Н. Е. Жуковского стала ежегодно выпускать сотни высокообразованных командиров и инженере». Десятки летных и технических школ обеспечивали новые формирования частей ВВС. Открылось немало гражданских авиационных институтов и техникумов.

Были отмечены и первые достижения советской авиации.

В 1927 году, накануне первого года первой пятилетки, на самолете «АНТ-3» под руководством летчика С. А. Шестакова был совершен перелет по маршруту Москва — Токио — Москва. За

153 летных часа экипаж преодолел 22 тысячи километров пути.

В июле 1929 года под управлением летчика-испытателя М. М. Громова на самолете «АНТ-9» был продемонстрирован полет по круговому маршруту: Москва — Берлин — Париж — Рим — Лондон — Варшава — Москва. За 53 летных часа трехмоторная пассажирская машина преодолела 9037 километров пути.

В августе 1929 года экипаж самолета «АНТ-4» («Страна Советов») под командованием летчика С. А. Шестакова совершил дальний полет по маршруту Москва — Нью-Йорк, преодолев за месяц расстояние 21250 километров.

Советская авиация в первой пятилетке достигла значительных результатов, продемонстрировав высокие максимальные скорости и высоты полетов новых самолетов.

Валерий Павлович Чкалов был хороша осведомлен о том, что сделано во всей стране в области авиации. Теперь его интересовали конкретные достижения завода имени Менжинского и задачи, стоявшие перед его коллективом во второй пятилетке. Ведь он сам стал членом этого коллектива.

Прежде всего Чкалову хотелось ближе познакомиться с творцом тех истребителей, на которых он летал до этого, и тех, которые предстоит впервые поднять в воздух ему, бывшему военному летчику Чкалову. Главный конструктор Николай Николаевич Поликарпов был старше Чкалова на 12 лет, вышел он из семьи сельского священника с Орловщины. Это был очень талантливый инженер и конструктор, хороший педагог, поклонник литературы, музыки, большой любитель спорта и рыбной ловли.

О Поликарпове Чкалову много рассказывал испытатель завода Александр Иванович Жуков, тот самый летчик-инструктор Московской школы высшего пилотажа, который в ноябре 1923 года поднялся с Чкаловым, чтобы научить его фигурам воздушной акробатики. Жуков познакомился с Поликарповым еще в 1923 году, будучи членом комиссии по приему учебных самолетов, возглавляемой Громовым.

После окончания Петербургского политехнического института имени Петра I в начале 1916 года Николай Николаевич добился направления на Русско-балтийский завод («Русбалт») к знаменитому авиаконструктору Сикорскому. Сикорский в те годы, годы первой империалистической войны, создавал четырехмоторные самолеты-бомбовозы «Илья Муромец» и проектировал истребитель «С-16».

Двадцатичетырехлетний Поликарпов был назначен заведующим производственным отделом такого крупнейшего предприятия России, каким был завод «Русбалт».

Сикорский сразу обратил на него внимание и вскоре предложил участвовать в работе конструкторской группы по проектированию всех типов бомбардировщиков и истребителей. Заметив необычные конструкторские способности молодого инженера, Сикорский настойчиво советовал Николаю Николаевичу полетать и научиться самостоятельно пилотировать самолет.

Пришла Октябрьская революция, и Сикорский эмигрировал в США, став злейшим врагом Советской страны. Н. Н. Поликарпов остался верен России. Он в марте 1918 года поступил на работу в Управление Военно-Воздушного Флота и вскоре вместе с ним переехал из Петрограда в Москву.

В Москве он получил весьма ответственный пост начальника производственного отдела велосипедного завода «Дуке», ставшего главным авиационным предприятием Советской России.

Но у молодой республики явно не хватало средств для решения такой сложной и важной задачи, как создание своей авиационной промышленности.

Это чувствовал и Поликарпов, начавший с группой конструкторов проектировать самолет-истребитель под маркой «ИЛ-400». Все заводские работники приветствовали сообщение от 8 марта 1923 года о создании в стране Добровольного общества друзей воздушного флота (ОДВФ). Задачи общества выражал лозунг: «Трудовой народ, строй Воздушный флот». ОДВФ оказывало правительству большую помощь в создании в стране мощной авиации.

Начиналось развитие массового авиационного спорта.

Во главе Центрального совета общества стояли И. В. Сталин, М. В. Фрунзе, Ф. Э. Дзержинский, Н. А. Морозов. Активное участие в работе общества принимали К. Е. Ворошилов и В. М. Молотов.

Чкалов нашел Поликарпова в конструкторском бюро.

После официального знакомства Николай Николаевич показал летчику чертежи общего вида самолета-истребителя «И-15» («ЦКБ-3»),

— Вы хорошо знаете, Валерий Павлович, предшественника этой машины — самолет «И-5». Я несколько раз имел удовольствие видеть, как вы на нем «дрались» в воздухе со своим приятелем Анисимовым. Знаете, скажу прямо — страшно, но и радостно было смотреть на ваш кордебалет в воздухе.

— Да будет вам, Николай Николаевич! У вас на заводе такой великолепный артист высшей акробатики, какого и не сыщешь.

— Это вы насчет Александра Ивановича? — улыбаясь,

спросил Чкалова Поликарпов.

— Ну, конечно, о нем. Вы не глядите, что он махонький, сухонький да скромненький. Любого распотрошит в воздушном бою.

— Вот вам вместе с товарищем Жуковым и придется испытывать наш «ЦКБ-3». От этого самолета мы ждем многого, как в скорости и высоте полета, так и в маневренности.

Николай Николаевич, видимо, невольно волновался, показывая вновь задуманные самолеты именно Чкалову, о котором был много наслышан.

Около чертежей и схем другого самолета — «ЦКБ-12» («И-16») — конструктор и летчик провели все остальное время. Это был истребитель-моноплан, необычно тупорылый, с низко расположенным крылом, очень малых геометрических размеров. В длину он доходил до 6 метров, а размах крыльев не превышал 9 метров. Да и весил он первоначально лишь 1354 килограмма.

Поликарпов надеялся создать несколько модификаций этой машины для использования ее в качестве истребителя, штурмовика, пикирующего бомбардировщика и учебного самолета.

На этом самолете впервые в стране была установлена бронеспинка, защищающая летчика от поражения огнем при атаке противника с хвоста.

У нового детища Поликарпова было много и других новинок — убирающиеся шасси, закрылки и зависающие элероны, что в совокупности способствовало получению и высоких максимальных скоростей при атаках в бою, и минимальных при посадке самолета на аэродром. Предполагалось, что «И-16» сможет развивать скорость 450–500 километров в час.

Чкалов, как человек весьма непосредственный, с открытым сердцем и душой, не мох скрыть восторга.

— Вот это, Николай Николаевич, будет то, что нужно… Великолепно задумано! Предупреждаю, что за эту машину я буду драться даже с вами, если вы ее начнете спускать под откос…

Николай Николаевич сначала оторопел от такого прямого и для первого знакомства, может быть, и грубоватого предупреждения, но тут же увидел в глазах Чкалова тот пламенный огонек, за который главный конструктор ценил человека прежде всего.

Он крепко пожал руку шеф-пилота, заключив:

— Теперь знайте, что не пройдет и года, как мы должны поднять этого красавца в воздух. Вам, Валерий Павлович, придется его научить летать… по-чкаловски.

Валерий Павлович ответил просто:

— Об этом же беспокойся, Николай Николаевич.

Никто из двух беседующих не знал тогда, что этот истребитель проживет длительную жизнь, будет участвовать во многих боях.

Здесь же Поликарпов познакомил Валерия Павловича с ведущим инженером «И-16» З. И. Журбиной, которая стала работать с новым летчиком-испытателем и шеф-пилотом завода.

С тех пор Чкалов и Поликарпов часто встречались и в отделах конструкторского бюро, и возле чертежей опытных машин, и у макетов будущих самолетов, около стапелей, и на аэродроме у боевых машин.

Валерий Павлович полюбил завод. Он гордился тем, что его приняли в огромный коллектив, руки которого создавали опытные самолеты, а затем их тысячами изготовляли для вооружения боевых частей ВВС.

Летная станция авиазавода располагалась в юго-западной части Центрального аэродрома имени Фрунзе, рядом с огромным ангаром Отдела летных исследований и доводок (самолетов) ЦАГИ. Чкалов приезжал на завод ежедневно ранним утром. Если были полетные задания ЦКБ, то поднимался в воздух на опытных машинах и проводил испытания, а если был свободен, то помогал летчикам, сдатчикам серийных машин, облетывая по два-три самолета.

Когда же не было полетов, Валерий приходил в опытный цех, забирался в строящийся самолет или макет и, сидя в кабине часами, изучал до малейших деталей новое произведение коллектива завода. Частенько он спорил с конструкторами, всегда внимательно относившимися к замечаниям и требованиям ведущего летчика-испытателя.

Из опытного цеха шеф-пилот шел в сборочный цех на серийные потоки и наслаждался, словно музыкой, разноголосым гулом труда. К Чкалову тянулась молодежь.

Валерий часто говорил конструкторам:

— Побывайте в нашей шкуре, будете строить машины такие, какие нужны советским летчикам.

И он предложил при аэроклубе завода создать небольшую летную школу для работников завода и добился, чтобы для занятий выделили самолет «У-2».

Первыми его учениками был конструкторы. Прежде всего сам Николай Николаевич Поликарпов, затем Дубровин, Таиров, Буксаков и другие, всего 11 человек.

Летали перед работой с 6 часов утра и после ее завершения, до захода солнца. Валерий Павлович не зря затратил на это много энергии — все его учлеты сдали экзамены в Центральном

аэроклубе и получили права на самостоятельное управление самолетом.

Валерия Павловича назначили председателем макетной комиссии проектируемого истребителя «ЦКБ-3» («И-15»). Построить макет поручили конструктору Александру Михайловичу Полякову.

Когда все было готово, Чкалов пришел посмотреть, что собой представляет будущий «И-15». Ему очень понравился внешний вид его. Шеф-пилот с разных сторон оглядел машину. Затем полез в кабину, и тут случился конфуз — послышался треск фанеры, и Чкалов чуть не провалился вниз.

Сурово взглянув на Полякова, Валерий Павлович строго позвал его:

— Ну-ка, горе мое, лезь-ка ко мне, полюбуйся.

Красивый молодой конструктор побледнел и поднялся к пилоту, который резко отчеканил:

— Убить, что ли, меня захотел? Так знай — я весьма живучий! А ты в следующий раз считай, дорогуша, как следует да потолще выбирай фанеру.

Досмотрев остальное, Валерий Павлович, прощаясь, сказал:

— Не тушуйся, а продумай, как лучше сделать, да впредь, друг любезный, так не промахивайся.

Конструктор считал, что теперь Поликарпов его накажет и отстранит от работы. Но выяснилось, что Чкалов ни слова не сказал главному об этом неприятном эпизоде. Николай Николаевич все узнал от других членов макетной комиссии и, конечно, крепко отчитал А. М. Полякова.

Наступила осень 1933 года. Сентябрь был серый и туманный, и нужно было караулить погоду, чтобы вырваться в испытательный полет.

5 сентября страну постигло большое горе — произошла крупная воздушная катастрофа недалеко от Москвы. В числе других погиб талантливый организатор и энтузиаст советской авиации Петр Ионович Баранов, в течение последних двух лет возглавлявший в Наркомтяжпроме Главное управление авиационной промышленности. Человек высоких душевных качеств, хорошо знавший и чувствовавший самолет и летчика, он не раз выручал Чкалова в тяжелые минуты жизни. Это он вызволил его из брянской тюрьмы, определил летчиком в промышленность.

Поликарпов и Чкалов все чаще вели беседы около опытного образца «И-15», постройка которого заканчивалась. Главный конструктор очень считался с мнением Валерия Павловича и был

всегда доволен его активным вмешательством в конструирование самолета.

В один из октябрьских дней 1933 года из ангара завода выкатили новенький одноместный истребитель-полутороплан «И-15» с мотором М-22 воздушного охлаждения. Сегодня он будет поднят в первый полет.

Валерий Павлович в предполетные минуты держался спокойно и уверенно — он знает все детали проектирования и строительства новой машины, знаком почти со всеми людьми завода, кто строил этот самолет.

Но он отлично также понимает, что все расчеты и все наземные предполетные исследования и испытания пока еще не дают твердой гарантии в однозначности поведения новой машины в воздухе. Поэтому так взволнованы главный конструктор и его помощники. Поэтому от испытателя требуется величайшее присутствие духа, хладнокровие, бесстрашие и, безусловно, великолепное мастерство.

Тысячи людей ждут от летчика ответа: «Ну как самолет?» Испытателю вручают чаяния и надежды огромного коллектива, плод его ума и усилий. Он, летчик-испытатель, — одно из звеньев в сложной цепи коллективного труда. И он не имеет права по своему лишь усмотрению подвергнуть ненужному риску результат общих усилий.

«Значит, смелость и величайшая осторожность» — так думает про себя собранный, сосредоточившийся шеф-пилот.

Наконец все оформлено. Поликарпов и Чкалов обмениваются пожеланиями. Летчик в кабине. Самолет делает несколько пробежек по Центральному аэродрому, затем немного отрывается от земли. Все идет гладко.

Можно теперь зарулить к самой дальней границе аэродрома и оттуда начать против ветра валет. Машина мягко отделяется от земли и, быстро набирая высоту, уже летит высоко над аэродромом. Заводские инженеры, рабочие и служащие с затаенным дыханием следят за первым полетом Чкалова на «И-15».

Растроганный, перенервничавший Поликарпов спешит к подрулившему после блестящей посадки самолету. Чкалов попадает в объятия творца машины. Николай Николаевич целует и мнет сурового на вид летчика, который громко, чтобы было слышно многим, кричит:

— Ну и красота! С победой тебя, Николай Николаевич! Молодцы вы все!

Главный конструктор и летчик долго обсуждают полет, продолжавшийся всего лишь несколько минут.

А далее начинается кропотливая, с победами и поражениями работа по доводке и совершенствованию новой машины. От полета к полету программа испытаний усложняется, и летчик должен все время быть начеку и быть готовым к худшему.

Когда Чкалов начал первые испытательные полеты на самолете «И-15», на том же Центральном аэродроме уже несколько дней летал его лучший друг Анисимов — летчик НИИ ВВС Красной Армии.

Александр Фролович Анисимов на самолете «И-5» демонстрировал в непосредственной близости от земли фигуры высшего пилотажа, применяемые в воздушном бою. Эти полеты снимались на кинопленку — готовился учебный фильм для строевых летчиков-истребителей.

Валерий Павлович знал, что Анисимов сегодня, 11 октября 1933 года, должен завершить работу с кинооператорами, и поспешил захватить друга около его самолета, чтобы договориться, как вместе провести вторую половину дня.

Октябрьское утро было тихим и солнечным. Валерий, подойдя к стоянкам военных самолетов, заметил уже готовый к полету «И-5». Александр Фролович стоял недалеко от самолета с кинооператором. На летном поле устанавливалась киноаппаратура.

Валерий приветствовал товарища:

— А! Народному летному артисту, кинозвезде Фролычу — привет!

— Дрессировщику новых истребителей — почтение! — улыбаясь, ответил Анисимов.

Кинооператор уехал на старт. Летчики отошли еще дальше от «И-5»» в поле аэродрома. Чкалов достал шикарные папиросы «Герцеговина флор» и, угощая товарища, сказал:

— Ну, Шурка, сегодня едем на ипподром! — и отправился к ангарам завода.

Он уже переключился на мысли о предстоящем полете на «И-15», когда услышал ревущий мотор. Валерий обернулся и увидел, что самолет Анисимова после пробы двигателя начал рулить на старт. А еще через несколько минут «И-5» пронесся над Чкаловым, проделывая на взлете запрещенный двойной переворот сначала влево, затем вправо.

Чкалов подошел к стоянке заводских самолетов, когда заметил, что Анисимов делает уже третий раз пикирование прямо на киноаппарат, а затем с высоты метров около пятидесяти вздымает самолет, заканчивая фигуру иммельманом.

Чкалов хотел было войти в двери заводского ангара, но снова услышал ревущие на пикировании воздушный винт и мотор

самолета, повернул голову назад, замер на секунду и вдруг неистово, с отчаянием, закричал:

— Что он делает?! — и что было силы побежал в поле, к центру аэродрома.

Валерий Павлович отлично видел, как Анисимов совершенно безошибочно вывел самолет из пикирования и пошел на полупетлю, чтобы в верхней точке перевернуть самолет из положения вверх колесами в нормальное, тем самым завершив фигуру иммельман. Но Анисимов, выйдя в верхнюю точку, застыл в положении вниз головой и, не меняя его, начал резко просаживаться вниз.

Чкалов бежал, ничего не видя, кроме «И-5», падающего вверх колесами.

— Выводи! Выводи! Ногу резко! Резко! Ногу! — задыхаясь, вне себя кричал Валерий.

Но самолет даже не свалился на крыло. Он так и грохнулся на посадочный знак в положении вверх колесами.

Аварийная комиссия заключила: катастрофа произошла оттого, что переломилась педаль ножного управления рулем поворотов, без которого на малой высоте невозможно было перевернуть «И-5» в нормальное положение.

После этого несчастья Чкалов стал более холодно относиться к Поликарпову, считая, что он и работавший с ним конструктор Григорович где-то допустили просчет в конструкции.

Ему припомнился летчик Арцеулов, лежащий с поломанными рукой и ногой под обломками первого истребителя Поликарпова «И-400» («И-1»), Он видел, как выпрыгивал с парашютом из попавшего в штопор «И-1» длинный, огромный Громов.

Валерий был очевидцем разрушения на девятом полете поликарповского двухместного истребителя «2И-Н1» при испытании на скорость, когда погибли летчик-испытатель Филиппов со своим хронометражистом.

А теперь эта педаль и Шурка Анисимов.

Авария на «И-15»

Подошла зима. Снежный покров скрыл летное поле. На самолете «И-15» колеса шасси заменили лыжами.

Однажды при полете на максимальной скорости неожиданно оборвался узел крепления переднего амортизатора левой лыжи, и ее носовая часть опустилась вниз. С такой неисправностью при посадке машина могла зацепить грунт вертикально вставшей лыжей, на большой скорости перевернуться через нос и

грохнуться на спину, или, как говорят летчики, сделать «капот».

Валерий Чкалов даже не подумал оставить самолет, выпрыгнув с парашютом. Чтобы максимально уменьшить посадочную скорость, Чкалов подвел самолет к земле на большом угле атаки крыла, мотор при этом работал на полной мощности. Машина с задранным носом медленно, вибрируя и вздрагивая, парашютировала, просаживалась вниз. Когда оставалось до земли не больше метра, Чкалов выключил зажигание мотора, самолет плюхнулся на снежную полосу и тут же перевернулся. Но это был не скоростной «капот». Чкалов висел вниз головой и ждал, когда ему помогут освободиться от привязных ремней.

Вскоре летчик выбрался из-под машины и, не обращая внимания ни на Поликарпова, ни на директора завода и врача, обошел вокруг лежавшей вверх пузом машины и, заметив уже вертевшегося здесь механика, хлопнул его по плечу и, смеясь, проокал:

— Ну и хороша твоя машина — перевернулась, а ведь целехонькая…

Затем он подошел к Поликарпову и, делая вид, что ничего серьезного не произошло, тихонько сказал главному конструктору:

— Не унывай, Николай Николаевич! Растить детей не так просто. Ты уж лучше подумай, как ее теперь-то, не сломав, обратно на ноги поставить.

Поликарпов не выдержал и, обняв Валерия, с дрожью в голосе сказал:

— Спасибо великое, Валерий Павлович!

Чкалов добродушно буркнул, садясь в санитарную машину:

— Брось ты, дорогуша… Давай чини быстрее, а то ведь нам с тобой еще летать да летать…

Сбежавшиеся со всех сторон люди аплодировали Чкалову и кидали вверх шапки.

Решение Чкалова прежде всего спасти самолет имело огромное значение как для завода, так и для обороны страны.

Поликарпов в короткий срок устранил обнаруженный дефект шасси, и Чкалов быстро закончил все испытания «И-15», после чего его внедрили в серию. Вскоре Николай Николаевич этот тип машины выпустил с более мощным мотором, дав ему название «И-15-бис». Этот истребитель имел максимальную скорость 370 километров в час, потолок около 10 километров, дальность 800 километров. Он был вооружен 4 пулеметами калибра 7,6 миллиметра.

А еще через четыре года этот самолет был досконально модернизирован и получил название «Чайка» («И-153»).

Это был истребитель с убирающимися шасси, он обладал скоростью 443 километра в час. Он строился большой серией и пользовался популярностью у наших летчиков в боях с японской авиацией на Халхин-Голе и в войне с белофиннами. В то время это был самый лучший из когда-либо созданных истребителей-бипланов.

Выпрыгни Чкалов из опытной машины с неисправной лыжей, вряд ли страна получила бы такое грозное оружие, каким оказался «И-15».

Чкалов ведет творческие споры

Продолжая испытания «И-15», Чкалов зорко следил за проектированием, а затем сборкой нового истребителя «И-16».

В декабре 1933 года новый самолет вывели на аэродром. Но все как-то не ладилось — «И-16» подготовили к полету только в канун Нового года.

На 31 декабря был назначен первый вылет, который Валерий Павлович выполнил блестяще.

Дальнейшие испытания по программе также проходили без особых затруднений. Правда, в одном из полетов Чкалов не смог убрать шасси из-за больших физических нагрузок на ручку подъемного механизма. Такое же затруднение испытывал летчик, управляя закрылками.

По замечаниям Чкалова Поликарпов переделал все механизмы уборки и выпуска шасси и закрылков, заменив ручное управление механизированным, с применением пневматических приводов.

После таких доработок испытательные полеты на «И-16» продолжались довольно успешно. Но однажды, при заходе на посадку, Валерий Павлович никак не мог выпустить шасси. С земли видели, что в воздухе происходит что-то неладное, но помочь испытателю ничем не могли.

А летчик все же доискался в полете до неисправности — трос лебедки механизма, управляющего шасси, вытянулся, ослаб и свернулся в петлю, что и застопорило выход левой ноги шасси на место.

Набрав побольше высоту и бросив управление, испытатель пытался дотянуться руками до злополучной петли. Самолет в это время перешел в такое затяжное пикирование, что летчик еле успел уклониться от удара о землю, заставя машину снова набрать высоту с опасной перегрузкой, от которой потемнело в глазах даже у такого богатырской силы человека, каким был

Чкалов.

Чтобы заставить выйти левую ногу шасси в положение для посадки, Валерий Павлович применил все свое мастерство, все, что он научился делать в полете, в том числе и вопреки инструкциям. Он совершал одну фигуру за другой, тем самым меняя значение перегрузок на самолет по силе и направлению. Тут были отвесные затяжные пикирования с использованием полной мощности мотора, после чего летчик заставлял «И-16» ввинчиваться в небо то левым, то правым штопором или резкой, многовитковой бочкой.

Он делал петли Нестерова, иммельманы, перевороты через крыло и другие фигуры высшего пилотажа.

Испытатель был уже на грани изнеможения, так как производил пилотаж более 30 минут. Да и бензина в баках оставалось совсем мало.

Чкалов еще раз набрал высоту и снова бросил свой неисправный самолет в пике, из которого вывел его с такой огромной перегрузкой, что на какое-то малое время потерял сознание. А когда снова пришел в себя, то увидел по сигнальным огням, что все в порядке — шасси выпустились и стали на упоры и защелки.

Так Валерий спас опытный «И-16» и дал этому типу истребителя путевку на необыкновенно долгую боевую жизнь. Самолет намного пережил самого испытателя.

Победе Чкалова радовалось все конструкторское бюро и весь многотысячный коллектив авиационного завода.

Об этом полете слухи дошли до наркома тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе, который вскоре пригласил к себе конструктора и шеф-пилота. После беседы с наркомом Николай Николаевич коренным образом переделал все управление шасси на новом истребителе.

В последующих испытательных полетах были получены высокие характеристики машины: максимальная скорость 454 километра в час, потолок 9,2 километра, дальность 820 километров, время подъема на высоту 5 километров 6,2 минуты. Это позволило Главному управлению авиапромышленности принять предложение Поликарпова спроектировать и построить ряд модификаций самолета «И-16».

Однако против этого возражало Управление Военно-Воздушных Сил Красной Армии, считавшее, что «И-16», во-первых, очень сложен в пилотировании и, во-вторых, вряд ли будет выходить из штопора. Существовавшая и те годы теория о штопоре говорила, что самолет с толстым профилем, как у «И-16», не должен входить в штопор, а если уж войдет в него, то

ни за что не выйдет. Не выйдет!..

В спор с командованием ВВС вступил Валерий Павлович. Он проявил при этом в полную меру свой бескомпромиссный и настойчивый характер и необыкновенный летный талант.

В доказательство высоких летных качеств испытываемого самолета Чкалов после выполнения каждого испытательного задания стал систематически завершать полеты фигурами высшего пилотажа. Все любовались и восхищались «И-16», но многие говорили: «Ну чего вы хотите! Это же Чкалов летает! А он и на палке сможет сделать то же самое…»

Тогда по предложению Валерия Павловича в Наркомтяжпроме было принято решение подвергнуть «И-16» летной экспертизе. В экспертную группу ввели двух заводских летчиков-испытателей и двух из НИИ ВВС. Заключение экспертов, в общем, было положительное, но они советовали все же управление самолетом упростить. Против такого предложения промышленность не возражала, так как Поликарпов уже раньше обещал Чкалову кое-что сделать в этой части. Более остро шел разговор о штопоре. Комиссия, возглавляемая профессором Военно-Воздушной академии имени Жуковского Журавченко, произведя расчеты, сделала вывод, что «И-16» из штопора не выйдет, а поэтому он как самолет-истребитель будет бесперспективен и дальнейшие его испытания бессмысленны, пока не будут приняты соответствующие меры.

Споры привели к тому, что директор завода собрал совещание и, выслушав отрицательное заключение специалистов-аэродинамиков, обратился к шеф-пилоту завода Чкалову:

— А как ты, Валерий Павлович, относишься к этому?

Летчик встал, оглядел всех и, обращаясь к профессору Журавченко, сказал:

— Что касается небольшого вертикального оперения и очень развитого горизонтального, то это, по-моему, не является дефектом. Ведь я уже давно делаю на «И-16» все фигуры высшего пилотажа и точно знаю, что и штопор, пусть даже плоский, ему не помеха. И я вам это докажу не на словах или бумаге, а на деле, в полете.

Дирекция долго боялась пустить Валерия в полет для испытания «И-16» на штопор, хотя главный конструктор не сомневался в успехе летчика.

Чкалов переругался с администрацией завода, ездил несколько раз в Наркомтяжпром и все же вырвал разрешение испытать «И-16» на штопор.

По собственной инициативе шеф-пилот пошел на риск, чтобы реабилитировать весь коллектив завода, членом которого Чкалов

считал себя не только по закону, но и по совести. Он защищал не тесть мундира, он отстаивал хорошую машину, необходимую армии.

День был воскресный, солнечный, но с густой дымкой, которая, особенно над Москвой, часто создает пелену, резко снижающую видимость.

Чкалов внимательно осмотрел заново переложенный парашют и тщательно его подогнал. Он редко делал это сам, обычно доверяясь технику-укладчику.

Перед этим полетом испытатель был весьма сосредоточен. Ни с кем не разговаривая, медленно подошел к самолету, не торопясь забрался в кабину, долго регулировал привязные ремни и, приладив на шлеме летные очки, наконец дал механику сигнал на запуск мотора.

Самолет взлетел и тут же скрылся за пеленой дымки. Шли минуты. Поликарпов так разволновался, что его начало трясти. Да и были причины для такого чрезмерного волнения.

Лишь через 20 минут появился самолет над Центральным аэродромом, снижаясь к земле в положении вверх колесами. Однако над ангарами истребитель перевернулся и, заняв нормальное положение, круто пошел вверх. Все следили за каждым движением Чкалова, который с высоты 2 тысячи метров вдруг ввел «И-16» в левый штопор и через несколько витков приостановил вращение машины и вновь набрал высоту. Затем истребитель завертелся в штопоре правого вращения и после третьего витка перешел в нормальный режим пикирования, чтобы затем на боевом развороте выйти на высоту вдвое меньшую, чем было вначале. С 1000 метров «И-16» заштопорил сначала влево, а потом вправо. Закончив задуманную программу демонстрации штопорных свойств испытываемого истребителя, Валерий Павлович решил показать новую машину во всем блеске у земли.

Это было невыразимо красиво и в то же время страшно. Николай Николаевич никогда не думал, что человек может так изумительно летать у самой земли, не боясь смерти. Забыв, для чего на самом деле делал полет испытатель, главный конструктор кричал в отчаянии:

— Боже мой! Да зачем он так рискует!

Наконец самолет сел. Навстречу подруливавшему на стоянку «И-16» люди бежали со всех сторон. Опасаясь кого-нибудь зацепить вращающимся воздушным винтом, Чкалов вынужден был преждевременно выключить мотор.

Поликарпов словно вдруг очнулся и тоже побежал к самолету. Не дав Валерию выпрыгнуть из кабины машины, главный конструктор долго обнимал и целовал смеющегося

пилота.

Так наука была «подправлена» экспериментом Валерия Павловича, в результате чего «И-16» вскоре приняли на вооружение и запустили в крупносерийное производство в нескольких модификациях. Именно Чкалов дал путевку в жизнь этому самолету. Типы № 4, 6 и 10 имели по два пулемета «ШКАС» в центроплане. А «И-16» типа № 17 с мотором М-25 имел по две пушки «ШВАК» 20-мм калибра и два пулемета «ШКАС» и мог принять на бомбодержатели наружной подвески до 200 килограммов бомб.

Здесь уместно отметить, что в процессе почти десятилетней боевой эксплуатации самолета «И-16» в частях ВВС строевые летчики-истребители никогда не жаловались ни на сложность управления, ни на его штопорные свойства.

В 1939 году был выпущен 24-й тип самолета «И-16». С мотором М-62 он развивал скорость 525 километров в час.

Летчик-испытатель Чкалов, защитив «И-16» и выведя его на широкую дорогу боевой службы, безусловно, совершил самый настоящий подвиг, и жаль, что история нашей авиации до сих пор его так не квалифицировала, а художественная литература не воспользовалась им для создания яркого произведения.

Между тем истребитель «И-16» показал свои высокие боевые свойства уже в 1936 году. Такие прославленные советские истребители, как Борис Смирнов, Михаил Якушин, Анатолий Серов, на самолетах «И-16» били отборных асов Германии, которые дрались на только что присланных в Испанию истребителях новой конструкции «МЕ-109».

В 1937 и 1938 годах наши летчики-добровольцы, помогая китайскому народу отстоять свою независимость от посягательств японских милитаристов, так же успешно сражались на самолетах «И-16». Силу модернизированных «И-16» японские летчики особенно хорошо почувствовали в 1939 году, когда их армия вторглась в пределы Монгольской Народной Республики. Выполняя свой интернациональный долг, советские летчики-истребители на пушечных «И-16» и истребителях типа «Чайка» только в боях с 20 по 30 августа 1939 года сбили 204 японских самолета.

В период борьбы с белофиннами, несмотря на весьма трудные зимние условия — туманы, снежные метели и морозы до 40 градусов, советские летчики-истребители на самолетах «И-16» вели успешные воздушные бои.

И наконец, «И-16» прекрасно показал себя в первые годы Великой Отечественной войны.

Звание 1-го гвардейского истребительного полка получила

часть, отлично дравшаяся с немецкой авиацией именно на истребителях «И-16» конструкции Н. Н. Поликарпова, путевку в долгую жизнь которым дал Чкалов.

А 728-й полк лишь в марте 1943 года одним из последних сдал самолеты «И-16» и получил истребители новой, более современной конструкции.

В спорах с учеными, конструкторами и инженерами Валерий Павлович почувствовал, что знаний у него уже далеко не достаточно и что их нужно постоянно пополнять. Он стал чаще вести беседы в конструкторском бюро с Поликарповым и с его талантливыми учениками-конструкторами и ведущими инженерами.

Чкалова всегда интересовало, как конструкторы находят наивыгоднейшие соотношения между прочностью и скоростью, прочностью и маневренностью, маневренностью и устойчивостью, какими методами предупреждают появление на самолете вибрации.

На эти темы Валерий говорил с Н. М. Бахрахом, А. Г. Ротенбергом, Д. Н. Кургузовым, Л. Ф. Бодровой, с В. Б. Шавровым, с А. Н. Поляковым, З. И. Журбиной и другими специалистами.

Теперь Чкалов должен был на практике проверять точность и правильность всех теоретических расчетов и выкладок. На заводе ему никто и никогда не говорил: «Это можно, этвго нельзя… Параграф такой-то гласит…» За него никто ничего не решал, да и не мог этого сделать при всем желании. Это отвечало характеру Валерия, но в этом заключалась и неимоверная трудность.

Конечно, постоянный советчик испытателя — конструктор. Однако научить новый самолет летать может только летчик-испытатель. Но какое это сложное и трудное дело!

А страна крепла

Авиационная промышленность наращивала темпы развития. На Волге, в Сибири, на Украине, в Узбекистане вырастали гигантские самолетостроительные, моторостроительные, приборостроительные заводы.

Укрепляли и расширяли свои базы конструкторские бюро широко известных конструкторов, поднимали творческий уровень молодые конструкторы.

Андрей Николаевич Туполев после четырехмоторных бомбардировщиков «ТБ-3» («АНТ-6») выпускает шестимоторные самолеты «АНТ-16» и «АНТ-22», а вслед за ними в воздух

поднимается гигантский «АНТ-20» («Максим Горький»), и тут же начинает испытываться самолет, специально созданный для побития рекорда дальности под названием «РД» («АНТ-25»). Гражданская авиация получает «АНТ-35».

Появляются первые самолеты авиаконструктора С. В. Ильюшина. Молодой конструктор А. С. Яковлев наряду с большим количеством типов великолепных спортивных и учебных самолетов начинает создавать боевые машины.

На самостоятельную дорогу конструирования выходят бывшие соратники — ученики А. Н. Туполева А. А. Архангельский и В. М. Петляков.

Четырехмоторные бомбардировщики оригинальной конструкции создает талантливый В. Ф. Болховитинов. Организуются новые конструкторские коллективы А. И. Микояна и М. И. Гуревича, С. А. Лавочкина, В. Г. Ермолаева.

Завод, на котором работал Чкалов, кроме истребителей конструкции Поликарпова, выпускает пушечные истребители «ПИ-1» и «ПИ-2», созданные старейшим конструктором Д. П. Григоровичем.

Знаменитый инженер-конструктор «самолетных этажерок» В. С. Вахмистров уже сажает в воздухе истребитель на многомоторный «ТБ-3» и разрабатывает проект использования «И-16», подвешенных под самолет-носитель в качестве пикирующих бомбардировщиков.

Крупными сериями выпускаются авиадвигатели, разработанные конструкторскими организациями, которые возглавляют главные конструкторы В. Я. Климов, А. А. Микулин, А. Д. Шевцов. Большой вклад в это дело внесли также А. А. Бессонов, В. А. Добрынин, А. П. Островский.

Константин Эдуардович Циолковский после своих трудов — «Реактивный аэроплан», «Реактивный двигатель» и «Парогазовый турбинный двигатель» — в 1935 году публикует научную работу «Наибольшая скорость ракеты», в которой исследует проблемы развития ракетоплавания.

К. Э. Циолковский, Б. С. Стечкин и В. В. Уваров упорно трудятся над созданием турбореактивных двигателей. А конструктор А. М. Люлька разрабатывает конструкцию турбокомпрессорного воздушно-реактивного двигателя.

Естественно, что практические достижения науки и техники нашли немедленно отражение в победах советских летчиков.

Одной из блестящих побед советской авиации в 1934 году Чкалов считал эпопею по спасению пассажиров и команды парохода «Челюскин». Направляясь на остров Врангеля для смены зимовщиков и пройдя весь Северный морской путь, вблизи цели,

в Беринговом проливе, пароход был затерт и после многомесячного дрейфа раздавлен льдами студеного Чукотского моря.

104 человека, из них двое малышей, оказались на арктической льдине, под открытым небом, на морозе ниже 30 градусов при нещадном, пронизывающем ветре.

Многие советские летчики предложили свои услуги созданной во главе с В. В. Куйбышевым правительственной комиссии по спасению челюскинцев. Валерий Павлович был одним из них, но ему и директор завода, и начальник Главного управления авиационной промышленности вполне резонно говорили: «Хорошо, ты улетишь. А кто вместо тебя будет испытывать «И-15» и «И-16»?»

Чкалов не знал покоя все дни апреля и чрезвычайно радовался, когда на самолетах «ТБ-1», «Р-5» и «флейстер» советские пилоты, невзирая на козни арктической природы, проявляя бесстрашие, самоотверженность и высокое летное мастерство, вывезли всех людей, оказавшихся в беде.

Окончательно успокоился Валерий, когда прочитал в газете, что всех спасенных погрузили на пароходы. Семерых летчиков — Ляпидевского, Леваневского, Водопьянова, Каманина, Молокова, Слепнева и Доронина, — спасателей челюскинцев, правительство наградило впервые установленным почетным званием Героя советского Союза.

Летом 1934 года Чкалов стал свидетелем полетов за границу военных летчиков, в составе которых был и я, его соратник по испытательной работе в НИИ ВВС.

После нашего возвращения Валерий с пристрастием допрашивал меня о французской школе высшего пилотажа в Этампе.

Когда я рассказал о пятерке, летавшей вверх колесами в плотном строю и проводившей в этом положении стрельбу по наземным целям, Чкалов промолвил:

— Вот это молодцы французы! А у нас еще не все начальники понимают пользу таких полетов. Только и знают что наказывают.

— Ну а кто тебе запрещает? — возразил я.

— Да разве, Ягор, я один представляю истребительную авиацию? Ведь о всех ВВС веду речь. Обо мне не беспокойся — я теперь вольный казак…

Но еще большую радость Валерию принесла победа трех советских испытателей — летчиков М. М. Громова и А. И. Филина и штурмана И. Т. Спирина, — которые осенью 1934 года за 72 часа на самолете «АНТ-25» пролетели по замкнутому маршруту 12411 километров и установили новый мировой рекорд в этом

классе дальности.

Чкалов чрезвычайно гордился своим бывшим инструктором серпуховской школы М. М. Громовым, который за этот полет получил звание Героя Советского Союза, а его спутники ордена Ленина.

Наконец-то Чкаловы получили квартиру в новом доме № 76 по Ленинградскому шоссе, напротив Центрального аэродрома. Редкий вечер теперь было тихо у Чкаловых. После потери одного из самых близких друзей, каким был для Валерия Александр Фролович Анисимов, Чкалов стал чаще домоседничать, принимая за широким столом появлявшихся в Москве василевских родных и знакомых, летчиков, инженеров и механиков — сослуживцев по НИИ ВВС и многих заводских товарищей.

Принимать и угощать людей у себя дома Чкалов любил до самозабвения. Ольга Эразмовна постепенно привыкла к такому хлебосольству мужа и всячески помогала ему.

Приказом народного комиссара тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе за беззаветную летную испытательную работу Чкалова наградили легковой машиной производства Горьковского автомобильного завода. Валерий любил на ней покатать жену и сына, да и многочисленных друзей и знакомых.

Продолжая испытания «И-15» и «И-16», Валерий Павлович после полетов подолгу засиживался в конструкторском бюро, участвуя в создании нового истребителя «И-17», который, как и «И-16», проектировался монопланом с низко расположенным крылом. Новый истребитель имел мотор водяного охлаждения типа «М-100».

«Ваша жизнь дороже нам любой машины»

Наступила весна 1935 года. Как и всегда, 1 Мая в Москве на Красной площади состоялся парад, в котором принимало участие большое количество тяжелых и средних бомбардировщиков, разведывательных и истребительных самолетов.

Чкалов пронесся над Красной площадью на краснокрылом «И-16».

А 2 мая вся воздушная армия из нескольких сот самолетов выстроилась ка летном поле Центрального аэродрома имени Фрунзе. Перед самолетами — четкие ряды летчиков, штурманов, воздушных стрелков, механиков и мотористов.

Проходя мимо выстроившихся военных экипажей, Валерий глядел на них с некоторой завистью и ловил себя на том, что продолжает скучать по авиации Военно-Воздушных Сил, с

которыми он не по своей вине распрощался два с половиной года тому назад.

Солнце поднималось все выше и пригревало собравшихся на парад.

Валерий Чкалов в летной куртке, шлеме и летных перчатках стоял перед маленьким истребителем, похожим на ласточку с красными крыльями. Послышалась команда. Аэродром затих.

Сталин, Ворошилов, Орджоникидзе обходили ряды участников наземного парада. Чкалов подтянулся, по-военному приложил руку к летному шлему. Сталин остановился около Чкалова. Ворошилов представил его Иосифу Виссарионовичу, тот задал несколько вопросов летчику. Чкалов отвечал кратко и четко. Сталин вглядывался в лицо пилота. Затем подошел ближе к краснокрылому самолету, снова расспрашивая испытателя. Очевидно, Ворошилов и Орджоникидзе уже достаточно рассказали о бесстрашном пилоте Сталину, и тот тепло и внимательно оглядывал Чкалова.

— А почему вы не пользуетесь парашютом? — задал вопрос Сталин.

Чкалов, немного подумав, ответил:

— Я летаю на опытных машинах. Они весьма ценны, и губить их очень жалко. Обычно стараешься спасти машину.

Иосиф Виссарионович улыбнулся.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал Сталин, прощаясь.

«Неужели я действительно дороже машины, дороже вот этого красавца с красными крыльями?» — думал летчик.

— По самолетам! — послышалась новая команда.

В этом полете Чкалов выложил весь свой талант человека-птицы, многолетний опыт пилотажника.

День 2 мая 1935 года ему запомнился навсегда как рубеж, выводящий к новой жизни, зовущей к счастью больших побед.

Когда сияющий Валерий появился дома вместе с друзьями, прилетевшими на парад из разных авиационных гарнизонов страны, жена молча обняла и поцеловала его.

— Неужели видела? — беспокойно спросил он.

— Мы вместе смотрели с балкона, как ты там кувыркался, — радостно ответил за маму маленький Игорь.

Чкалов осторожно отвел жену в гостиную и сказал:

— Тебе ведь сейчас нельзя волноваться.

Через три дня летчика-испытателя В. П. Чкалова и главного конструктора Н. Н. Поликарпова по представлению наркома тяжпрома Серго Орджоникидзе Указом ЦИК СССР наградили

орденами Ленина. В представлении было сказано: «Конструктор авиационного завода товарищ Поликарпов Н. Н. является одним из способнейших работников нашей авиации. Им сконструированы «И-15», «И-16». Оба самолета, как известно, приняты на вооружение.

Летчик Чкалов В. П. ведет испытания этих новых истребителей и считается одним из лучших летчиков.

Я прошу наградить орденами Ленина конструктора завода Поликарпова Н. Н. и летчика Чкалова В. П.

С. Орджоникидзе».

А через пять дней после этого в жизни Чкалова произошло еще одно событие: 10 мая у Ольги Эразмовны родилась дочь. Назвали ее Валерией, в честь отца.

Радости Валерия Павловича не было предела.

Снова смертельный риск

А работы у Чкалова, как у заводского испытателя, все прибавлялось и прибавлялось. Недавно на аэродром выкатили очередное творение Поликарпова — самолет-истребитель «И-17»; в то же время не прекращались полеты на «И-15» и «И-16», их непрерывно продолжали модернизировать.

Но что такое испытатель в понятии самого испытателя?

Вот как писал об этом сам Чкалов в газете «Известия» за 15 мая 1935 года.

«…Летчик, испытывающий новые самолеты, в представлении людей, не имеющих непосредственного отношения к авиации, — это человек риска. Однако такое представление неверно. Летчик-испытатель — это прежде всего человек, отягощенный отеческой заботой: раньше чем полетать на какой-нибудь опытной машине, он участвует в ее рождении.

Работа летчика-испытателя начинается задолго до полета. Он следит за всеми стадиями создания нового самолета. Он знакомится с его особенностями еще при конструировании.

Наконец машина сконструирована. Небольшой деревянный макет ее подвергается всестороннему обсуждению, и в оценке рождающегося самолета активно участвует летчик-испытатель. На заводе во время постройки машины летчик-испытатель вместе с инженерами проводит все дни в цехах. Он следит за изготовлением всех деталей, проверяет работу отдельных, уже готовых механизмов. И летчик-испытатель уже в это время до мельчайших деталей знает машину, на которой ему предстоит совершить полет. Он чувствует ее всю, до последнего винтика, но

верить ей он не имеет права. Сначала он рулит на ней по аэродрому и делает подлеты на метр-полтора от земли, прежде чем подняться в воздух. Во время первого полета пилот лишь совершает один-два круга над аэродромом. Затем машину тщательно осматривают и устраняют выявившиеся в полете мелкие дефекты. И начинаются так называемые тренировочные полеты. За четыре-пять таких полетов летчик-испытатель должен окончательно привыкнуть к новой машине.

Машина вступает в полосу заводских испытаний. Тут уже не стесняешься — даешь самолету самую серьезную нагрузку. Испытываешь его на подъем, на маневренность, управляемость, устойчивость, километраж, в фигурных полетах, потолке и в заключение в штопоре. Летчик-испытатель внимательно следит за работой мотора и многочисленных приборов, он записывает все свои наблюдения.

Часто к концу заводских испытаний самолет претерпевает ряд переделок.

…Случается, что в процессе испытания летчик обнаруживает какой-нибудь крупный дефект новой машины. Тогда самолет снимается с заводских испытаний и отправляется в цех на переделку. Затем испытания возобновляются и продолжаются до тех пор, пока на машине не останется, как мы выражаемся, никаких неясностей.

…Испытатель должен давать самолету такие нагрузки, каких он никогда не будет переносить впоследствии. Испытание современных скоростных самолетов требует от летчика исключительно крепкого здоровья. Можно прекрасно чувствовать машину, но, чтобы испытать ее на сверхмаксимальных скоростях, чтобы выжать из нее все, до предела, нужно иметь и большую физическую силу.

…Летчики-испытатели — народ осторожный. И это естественно: стоит сделать одно неправильное движение — и машина разбита. А разбить опытную машину — значит погубить многомесячную работу целого коллектива.

Выявление штопорных свойств самолетов является конечным и самым ответственным этапом испытаний. Заключительную стадию испытаний, фигурные полеты и штопор проводишь поэтому с максимальной осторожностью, продумав предварительно каждое движение.

Испытания на штопор делаются обычно на большой высоте, чтобы в случае невыхода самолета из штопора успеть выпрыгнуть с парашютом. Самолет вводится в штопор со всех положений, в том числе и с тех, которые могут создаться при потере скорости самолетом, пилотируемым недостаточно опытным летчиком. В

каждом отдельном случае машина штопорит по-разному, и необходимо изучить все ее свойства.

Конструктор ждет от летчика-испытателя правильно поставленного «диагноза». Летчик-испытатель должен уметь быстро ориентироваться буквально во всех свойствах машины и ее многочисленных приборов. От способности испытателя быстро подмечать отдельные недостатки машины и, главное, правильно определять их причины зависит почти все.

Работа летчика-испытателя чрезвычайно сложна. Тут на «чутье» не положишься. Нужно многое знать: и законы механики, и сопротивление материалов, и многое, многое другое».

Шла вторая половина 1935 года. В новой пятилетке конструкторское бюро Н. Н. Поликарпова и опытный завод повысили темпы создания новых типов истребителей.

Ранним сентябрьским утром Валерий Павлович вырулил на летное поле Центрального аэродрома на очень красивом самолете «И-17» («ЦКБ-15»). После нескольких пробежек Чкалов чуть оторвал машину от земли и тут же приземлился. Ему нравилось поведение нового истребителя — самолет вел себя прилично при рулении и на разбеге и был вроде устойчив и послушен элеронам и рулям поворота и глубины.

Летчик подрулил к заводским стоянкам и, выключив мотор, вылез из кабины и подошел к Поликарпову.

Николай Николаевич много раз приводил с собой в конструкторское бюро Валерия Павловича полюбоваться общим видом задуманного истребителя с четырьмя пулеметами и бомбодержателями на 100 килограммов бомб.

Самолет напоминал своего предшественника «И-16», он был таким же классическим монопланом с низким расположением крыла, но не казался курносым, так как мотор водяного охлаждения типа М-100 позволил конструкторам скомпоновать более пропорционально и красиво носовую часть.

В первом полете самолет вел себя нормально, и поэтому Чкалов через неделю мог приступить к выполнению программы испытаний.

В результате целого ряда сложных полетов летчик установил, что «И-17» способен развить скорость 500 километров в час, взять потолок более 9500 метров. Это было великолепным достижением.

Однажды, как это случилось в прошлом году на «И-16», в полете на новом истребителе не выпустилась правая нога шасси. Все попытки заставить ее стать на место не привели ни к чему. Горючего оставалось мало. От дьявольских перегрузок ныло все

тело и кружилась голова.

Чкалов соображал: выброситься с парашютом или попытаться сесть и спасти машину?

Летчик отлично понимал смертельную опасность посадки на «И-17» на одно колесо: почти 100 процентов было за то, что истребитель пробежит немного, затем накренится вправо, в сторону застрявшей ноги, и на большой скорости зацепит за землю консолью крыла, мгновенно перевернется, с большой силой грохнется на хвостовое оперение и кабину пилота, так как в отличие от «И-16» моторная часть машины «И-17» намного ниже верхней части колпака, под которым находится голова летчика. А это значит, при капотировании испытатель будет раздавлен.

Чкалов еще раз посмотрел на указатель бензомера — горючего оставалось на несколько минут.

«Спокойней, Чкалов, спокойней!» — говорил себе Валерий, напряженно думая, что еще можно предпринять. Приняв решение, он повел свой одноногий «И-17» с набором высоты. На 1000 метров он дал полные обороты мотору и задрал нос истребителя вверх. «И-17» перешел во второй режим, а летчик все время работал элеронами, следя за указателем скорости. Чкалов заметил, что при полной потере скорости, когда самолет уже клюнул на нос, машина еще очень хорошо слушалась элеронов и руля поворотов. У Валерия зародилась надежда спасти новый, опытный истребитель. Он решительно пошел на снижение.

На аэродроме с ужасом наблюдали за происходящим, понимая, что может произойти.

Летчик заметил, что на земле вместо посадочного знака выложили крест, тем самым как бы советуя Чкалову оставить самолет и воспользоваться парашютом. Но испытатель сознавал — сейчас только он один-единственный человек, который может правильно решить, что делать с машиной.

Летчик выровнял самолет из угла планирования и, проносясь над землей, выключил мотор. Самолет мягко коснулся травянистого покрова земли колесом и побежал по аэродрому, постепенно накреняясь в правую сторону.

Бежали секунды смертельной опасности. Все были напряжены до предела. Правое крыло кренилось все ближе к земле, но Чкалов уже улыбался — скорость пробега истребителя упала, и теперь ясно, что он, как испытатель, рискнул умно и тем спас машину.

Через мгновение «И-17» мягко чиркнул траву консолью правого крыла и, чуть развернувшись, замер.

Валерий Павлович сдвинул назад колпак кабины пилота, не торопясь открыл замок ремней, пристегивающих летчика к

сиденью, медленно выбрался на крыло, спрыгнул на землю и снял шлем. Его русые волосы свалялись, с лица лил пот, а в сине-голубых глазах светился озорной огонек победителя.

Бледный Поликарпов обнимал Чкалова и говорил:

— Ну разве так можно, Валерий Павлович?

И снова встреча со смертью

В разгар лета Ольга Эразмовна забрала детей и уехала в Ленинград погостить у родных. А Валерий Павлович вылетел в Горький для испытаний нового самолета. Этому типу машины Главное управление авиационной промышленности придавало особо важное значение, и поэтому испытания самолета были поручены Чкалову.

Прибыв на завод и отдав указания о подготовке самолета к полетам, Валерий Павлович отправился в родное Василево. Погостив у мамы, только так Валерий называл свою мачеху Наталью Георгиевну, он через два дня возвратился в Горький и приступил к испытаниям.

Программа выполнялась точно и полно. Подошел день, когда модифицированный «И-16» нужно было прогнать на километражной базе[10] и определить его максимальную скорость при полете у земли.

По установившейся методике высота при этом полете не должна превышать 50—100 метров.

Чкалов вылетел ранним утром, пока солнце еще не прогрело воздух и землю и не создавались восходящие потоки, искажающие истинные возможности самолета, в том числе и его скоростные характеристики.

Подлетая к мерной базе, Валерий обратил внимание, что окружающая ее местность весьма неудачна — огромная площадка вырубленного леса с бесконечными пнями и мелким кустарником, и со всех сторон к ней подступали густые леса.

Заметив сигналы хронометражистов: «Все в порядке. Можно начинать заход» — испытатель установил минимальный режим скорости и все внимание уделил тому, чтобы машина как можно строже находилась в горизонтальном полете, не теряя и не набирая ни метра высоты. Такой же режим он выдерживал и при полете вдоль базы в обратном направлении.

Затем скорость была увеличена, и самолет опять сделал заходы — туда и обратно.

Но вот уже мотор ревет изо всех сил, показывая максимально возможные обороты, и маленький «ишачок», так ласково называл

Валерий свой любимый «И-16», вздрагивая и напрягаясь от громадных аэродинамических нагрузок, бешено несется над землей, подходя к началу измерительной трассы.

И вдруг летчик почувствовал какой-то металлический удар, после чего мотор мгновенно изменил ровный грохочущий рокот. Что-то застучало, и самолет затрясся, как в лихорадке.

«Развалился двигатель», — сразу сообразил Чкалов. Нельзя было допустить разрушения машины от вибрации, и он немедленно выключил зажигание двигателя, резко задирая нос самолета, набирая высоту, чтобы затем спланировать подальше от проклятых пней, посадка на которые привела бы к катастрофе.

В носовой части самолета из-под капота выделялось масло. Подхваченное сильным воздушным потоком, оно распылялось, забрызгивая переднее стекло кабины летчика. Чкалов мгновенно открыл фонарь пилотской кабины, который, скользнув назад, теперь позволял оглядывать сбоку переднюю сферу. Высота была 300 метров, когда самолет дошел до минимальной скорости. Испытатель перевел машину на планирование, подбирая наивыгоднейший режим, чтобы пролететь как можно дальше. Был слышен лишь свист и шелест обтекавшего истребитель воздуха.

Валерий отлично знал возможности и характер «И-16» и поэтому брал от него максимум в этой весьма опасной обстановке. Еще раз высунув голову, он понял, что выиграет схватку со смертью и в этот раз — садиться придется на лес, а это куда лучше, чем на пни. Теперь летчика больше всего беспокоили дым и гарь, валившие из-под капота мотора, — не загорелся бы только самолет. Но вот уже осталось до верхушек леса метров пятьдесят, Чкалов заметил слева сгусток хвойного леса и, не раздумывая, довернул к этому темно-зеленому пятну.

Он напряг все нервы, чтобы не прозевать момент, когда следует вытащить истребитель из угла планирования и поставить машину дыбом перед тем, как она столкнется с вершинами хвойного леса.

Расчет был точен. Самолет, врезаясь в гибкие кроны деревьев, ломая ветви, терял скорость. Только у земли машина неожиданно перевернулась, и Чкалов ощутил сильный удар по голове.

Колхозники, муж и жена, работавшие недалеко от места вынужденной посадки испытателя, нашли его повисшим вниз головой.

Они вытащили Валерия Павловича из кабины разбитого самолета, положили на землю. Чкалов наконец очнулся. Женщина перевязала ему голову, пока ее муж бегал за подводой, на которой летчика довезли до шоссе… Вскоре примчалась санитарная машина, и его увезли на завод.

Аварийная комиссия установила, что мотор разлетелся из-за повреждения одного из поршней какой-то металлической мелкой деталью, которую возможно было опустить в цилиндр только через открытый клапан. Очень похоже было на диверсию, совершенную весьма опытной рукой.

В Москву Валерий Павлович заявился с забинтованной головой и привез с собой фотоснимок, изображавший его в таком печальном состоянии.

Жена с детьми еще были в Ленинграде, и Валерий повесил свою фотографию с белой повязкой на голове над кроватью в спальне.

Ольга Эразмовна ничего не знала о горьковской аварии мужа и, только увидев фотографию, поняла, что с Валерием что-то вновь стряслось, хотя ни в письмах, ни по телефону он ничего ей не сообщил. Она обиделась на мужа, а эту фотографию сняла со стены и спрятала в письменный стол. Когда Валерий вернулся с работы, Ольга Эразмовна укорила мужа за скрытность.

— Да не хотел я тебя, Лелик, тревожить такими сообщениями, ведь ты кормилица, — улыбаясь, говорил Чкалов жене.

Часть III
На мировой арене

Глава 1
Первый перелет через Ледовитый океан

Я ищу Чкалова

Поздней осенью 1935 года как-то вечером я заехал к Валерию Павловичу домой — он жил тогда на Ленинградском шоссе.

Валерий долго тряс мою руку. Я вглядывался в его лицо. Глаза Чкалова стали живее, морщины вроде разгладились. На отвороте кожаной куртки сиял орден Ленина.

— Ну вот, Байдук! Опять встретились…

Потом он повел меня в другую комнату, чтобы показать дочку, которая свободно умещалась в широких ладонях отца.

— Живу как бог… — говорил Чкалов, показывая свое несложное домашнее хозяйство. — Ну а как ты?

— Так себе, Валериан. — Я называл его Валерианом по старой памяти.

— А что?

— Видишь, разговор есть к тебе…

— Ну, ну, давай. Что же ты не сказал раньше?

— Здесь неудобно, народу много.

— А у меня всегда, брат, народ, люблю компанию…

— Ты знаешь, самолет, на котором мы с Леваневским пытались перелететь полюс, сейчас находится в доработке?

— Ну и что же, мне какое дело до этого? Ведь это ваш самолет.

Я немного опешил, не зная, как подойти к Чкалову.

Ольга Эразмовна настороженно прислушивалась к нашему разговору. Ей явно не нравилась эта тема — она смутно чувствовала опасность. Уловив ее укоризненный взгляд, я умолк. Валерий, еще не понимая всего, что таилось в моих словах, ждал объяснений.

Я ему подмигнул, качнув головой в сторону хозяйки дома.

Он догадался.

— Ладно, пойдем на улицу, я тебя провожу…

Он заглянул в столовую, предупредил гостей, быстро оделся. Мы вышли на аллею Петровского парка.

— При женах нельзя вести такие разговоры, будут напрасно

волноваться, — заметил я.

— Ясно. Ну, продолжай.

Вот что я рассказал Чкалову о полете Леваневского

После установления Громовым на самолете «АНТ-25» рекорда дальности по замкнутой кривой — 12 411 километров — герой челюскинской эпопеи Сигизмунд Александрович Леваневский на одном из приемов в начале 1935 года в Кремле попросил у Сталина согласия на организацию беспосадочного полета из Москвы в США (в Сан-Франциско) через Северный полюс.

Проект перелета был рассмотрен и одобрен. Оформление его произвели постановлением Совета Труда и Обороны (СТО), в котором был определен следующий состав экипажа самолета «АНТ-25»: командир корабля — Герой Советского Союза полярный летчик С. А. Леваневский; второй пилот корабля — слушатель инженерного факультета Военно-воздушной академии имени Жуковского летчик Г. Ф. Байдуков; штурман корабля — штурман Черноморского флота В. И. Левченко; запасной второй пилот — командир штурмовой эскадрильи летчик В. М. Гуревич; запасной штурман и ответственный за штурманскую подготовку экипажа «АНТ-25» — начальник штурманской кафедры Военно-воздушной академии имени Жуковского профессор А. В. Беляков.

Этим же постановлением СТО был организован Комитет но дальнему перелету во главе с наркомом тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе и конструктором А. Н. Туполевым.

В разгар весны 1935 года меня вызвал к себе начальник академии А. И. Тодорский. Он вытащил из сейфа какую-то бумагу и, протянув ее мне, сказал:

— Изучи внимательно да приступай к немедленному исполнению.

Я читал выписку из постановления СТО о моем назначении в состав экипажа Леваневского для перелета на «АНТ-25» через полюс в Америку.

Не улавливая смысла, еще перечитал два раза тот же текст. Видимо, на моем лице было написано недоумение, так как Тодорский спросил:

— Что вам, товарищ Байдуков, неясно?

Я молчал, и мой начальник вновь спросил:

— Да знаете ли вы Леваневского?

— В том-то и дело — Леваневского не знаю, что такое Северный полюс — помню смутно только по рассказам Фритьофа

Нансена, которые читал ребенком.

— Все равно не годится задания Советской власти выполнять с кислой миной… Энтузиазм нужен в таких делах, дорогой мой друг! — заключил начальник академии и, прощаясь со мной, добавил: — Желаю успеха! Дело чрезвычайно важное!

Но я никак не мог свыкнуться с мыслью, что ради какого-то полюса должен бросить учебу, о которой мечтал много лет.

Через несколько дней мне был вручен пакет от члена ЦИК СССР С. А. Леваневского. Сигизмунд Александрович просил меня быть у него на квартире в 18.00. По указанному адресу я прибыл в точно назначенное время. Встретил меня чуть выше среднего роста голубоглазый большеголовый человек. Я сразу понял, что это и есть мой командир Леваневский. Первые минуты беседы показали его большой опыт морского пилота в полетах на севере.

Около десяти часов вечера появился и его штурман Виктор Иванович Левчепко — высокий стройный моряк.

Большую программу наземных и летных тренировок предстояло выполнить членам экипажа Леваневского за три месяца до начала перелета.

Многое потребовалось переделать и дополнить на самолете «АНТ-25», чтобы приспособить его к перелету через всю арктическую часть земного шара.

С первого взгляда казалось очевидным, что в эпоху авиации проще и надежнее организовать воздушную связь двух великих стран мира — СССР и США через Западную Европу и Атлантический океан. Однако самое простое измерение расстояний воздушных маршрутов показывало, что кратчайший путь по воздуху из СССР в Америку проходит через Арктику. В самом деле, от Москвы до Сан-Франциско через Тихий океан около 18 тысяч километров, через Атлантический океан — около 14 тысяч, а через Северный полюс — 9605 километров.

В первых числах августа 1935 года в рассветном озарении утра, отлично проведя разбег перегруженного «АНТ-25», наш Сигизмунд Александрович благополучно оторвал машину от бетонной полосы Щелковского Аэродрома и взял курс на север, к полюсу, в Северную Америку.

Погода была великолепная, мотор работал безукоризненно.

Но как иногда мгновенно рушатся человеческие надежды! Через несколько часов полета, еще задолго до подхода к Кольскому полуострову, Леваневский подозвал меня и прокричал в ухо:

— Посмотрите, что это за веревочная струя масла вьется на левом крыле?

Действительно, виднелся довольно мощный поток масла,

похожий на непрерывно извивающегося гигантского червя. Внутрь самолета также откуда-то попадало масло.

По нашим подсчетам, утечка превышала во много раз допустимый расход масла девятисотсильным мотором АМ-34. В то же время запаса резервного масла должно было хватить, по крайней мере, до берегов Канадской тундры, где возможно приземлиться вблизи жилья, выполнив тем самым главную задачу перелета — преодоление воздушного пространства над центральной частью Арктики и Северным полюсом.

Штаб перелета слал по радио распоряжения немедленно прекратить полет и произвести посадку на аэродроме в Кречевицах, что между Москвой и Ленинградом.

Можно себе представить наше удрученное состояние, когда приближался момент посадки в Кречевицах.

Но терять голову в это время было опасно. Чтобы до

вести вес самолета до посадочного, нам требовалось слить в полете огромное количество топлива.

Снизились на 200 метров и разрывными устройствами открыли нижние нодкрыльевые горловины сливных устройств бензосистемы.

На всех рабочих местах внутри самолета концентрация паров бензина нарастала с каждой минутой, и от малейшей искры машина могла взорваться как порох. Поэтому выключили немедленно радиостанцию, преобразователи которой могли инициировать несчастье.

Открыв до отказа боковые створки передней кабины, чтобы максимально продуть внутреннюю часть самолета и понизить концентрацию паров бензина, я попросил командира выпустить шасси, готовясь к ночной посадке.

Самолет долго бежал по жесткому выбитому полю аэродрома.

Выключив мотор, я тут же открыл верхние люки передней кабины. Леваневский был уже на земле — он вылез из машины через задний люк самолета. Оставив включенными только навигационные огни и внутреннее освещение кабины, я поспешил к командиру, освещавшему фонариком облитый маслом фюзеляж самолета.

Мы обнаружили, что масло било из дренажной трубки рабочего маслобака. Приторный запах бензина, пропитавшего перкалевое покрытие металлических крыльев, все еще был весьма сильным.

Окликнув штурмана, продолжавшего в кабине самолета собирать и складывать на место полетные карты, бортовые и штурманские записи и радиообменную документацию, я попросил его не забыть лежавшие в центроплане 9 тысяч

долларов, которые были вручены перед вылетом Климентом Ефремовичем со словами: «Это когда сядете. Погуляете как полагается!»

Тут совершилось невероятное… В момент, когда Виктор Иванович выключил бортовые навигационные огни, в левом крыле раздался глухой взрыв, и самолет охватило яркое пламя. Горело перкалевое покрытие крыла. Две ракеты, предназначенные для освещения местности в случае вынужденной посадки ночью, по непонятной причине воспламенились внутри крыла и своей высокой температурой (свыше 2000 градусов) незамедлительно прожгли лонжероны, выпали на землю и со страшным шипением разгорались под левой консолью. Они-то воспламенили весь пропитанный бензином самолет.

Мы с Леваневским, словно во сне, сбросили с себя летные куртки, вскочили на крылья и начали сбивать пламя, спасая самолет. Виктор Левченко, выскочив через переднюю кабину, также стал помогать нам.

Неизвестно, чем бы кончилась наша отчаянная попытка отстоять от огня «АНТ-25», если бы не произошло почти сказочное явление. К самолету подъехали две грузовые машины с огромными чехлами и очень толковыми красноармейцами, которые спокойно и деловито накрыли крылья брезентом и быстро погасили пламя.

Ночью в Кречевицы прибыла правительственная комиссия.

А вскоре экипаж вызвали в Политбюро. Сталин спросил:

— Что же мы будем делать дальше? Как вы думаете, товарищ Леваневский?

Сигизмунд Александрович был мрачен, но спокоен. Он заявил, что вся беда в машине. Сталин предложил экипажу отправиться в Америку и посмотреть, что можно там купить для задуманного перелета через полюс.

Я попросил слова и сказал, что у американцев нет ничего похожего на «АНТ-25», что поездка в Америку будет безуспешна и прошу разрешения остаться дома. Меня тогда волновал лишь один вопрос: смогу ли я теперь бросить арктическую эпопею и вернуться к учебе.

Но мне не довелось вернуться в академию, так как начальник ВВС Я. И. Алкснис на одном приеме в личном разговоре сказал, что наша неудача с полетом через полюс поставила в неудобное положение не только ВВС и авиационную промышленность, по и весь Советский Союз, и хорошо бы это черное пятно снять. В результате меня назначили летчиком-испытателем на авиационный завод, и моя мечта стать инженером лопнула, как мыльный пузырь.

В свободное время я множество раз поднимался на «АНТ-25», чтобы воспроизвести такую же течь масла, которая заставила экипаж прервать перелет. Перенос дренажа маслобака в другую зону устранял дефект.

Вопросы, относившиеся к состоянию «АНТ-25», мы часто обсуждали вместе с А. В. Беляковым, который вернулся к исполнению своих основных обязанностей начальника штурманской кафедры академии имени Жуковского. Естественно, в наших беседах возникал вопрос: «Ну хорошо, приведем самолет в идеальный порядок, а что дальше?» Александр Васильевич заявлял мне неоднократно: «Выбор летчика делай ты. Они тебе лучше известны».

Отец Валерия Павловича Чкалова Павел Григорьевич Чкалов.

Дом Чкаловых в Василеве.

Валерий Чкалов. 1919 г.

Валерий Чкалов. 1921 г.

Пристань в Василеве.

В. П. Чкалов среди товарищей в Борисоглебской школе военных летчиков. 1922 г.

Группа летчиков истребительной эскадрильи в Ленинграде, второй справа В. П. Чкалов. 1927 г.

Инструктор школы планеристов В. П. Чкалов несет планер к месту полетов в Дудергофе под Ленинградом. 1929 г.

В. П. Чкалов с женой О. Э. Чкаловой и сыном Игорем. Май 1929 г.

В. П. Чкалов — летчик эскадрильи Осоавиахима. 1929 г.

В. П. Чкалов и А. Ф. Анисимов. 1931 г.

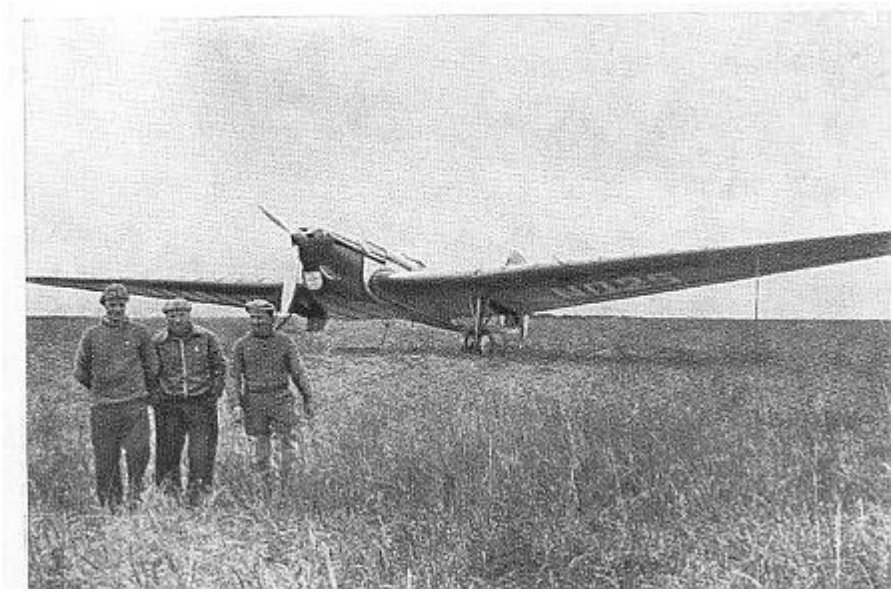
Самолет-звено конструктора В. С. Вахмистрова.

Участники полета на «этажерке», слева направо: А. Ф. Анисимов, В. С. Вахмистров, А. И. Залесский, В. П. Чкалов, В. В. Морозов.

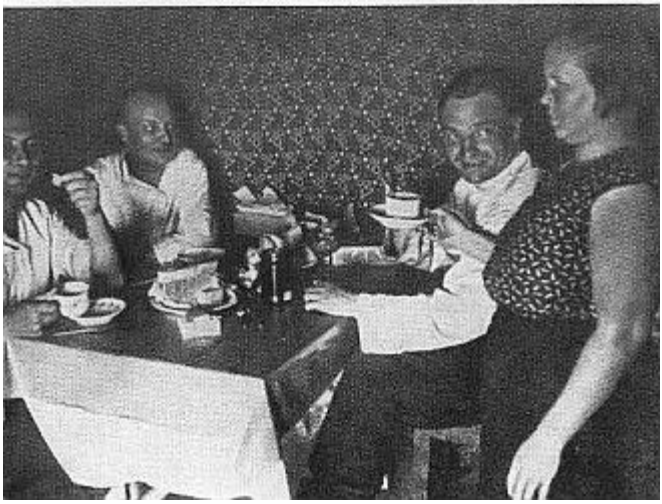
В. П. Чкалов после аварии в 1935 г.

Накануне перелета Москва — остров Удд. А. Н. Туполев, А. В. Беляков, В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков. 1936 г.

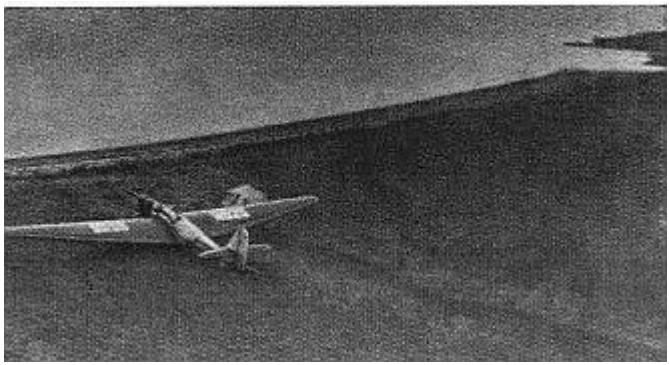
В. П. Чкалов за несколько минут до вылета на «АНТ-25» с аэродрома «Щелково» на Камчатку. 20 июля 1936 года.



На острове Удд. 1936 г.



На острове Удд в доме Ф. А. Смирновой. 1936 г.



Самолет «АНТ-25» на острове Удд. 1936 г.

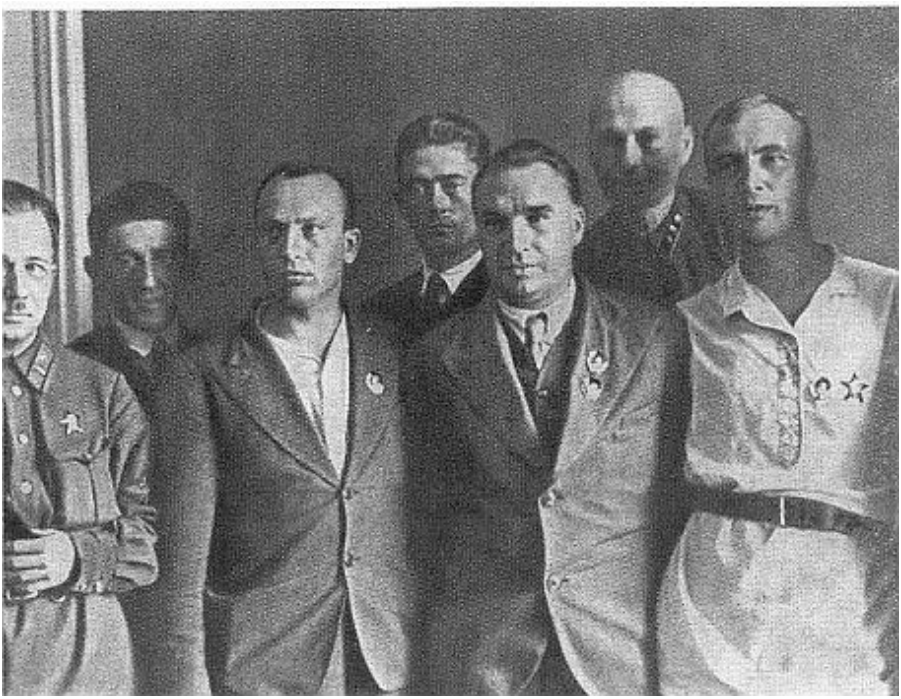
Жители острова Удд помогают перевезти самолет на взлетную полосу. 1936 г.

Возвращение «АНТ-25» с острова Удд на подмосковный аэродром. 1936 г.

В. П. Чкалов выступает на митинге на Щелковском аэродроме после возвращения с острова Удд. 1936 г.

После прилета с острова Удд В. П. Чкалов с матерью Натальей Георгиевной Чкаловой. Василево. 1936 г.

В Президиуме ЦИК СССР после вручения наград экипажу Чкалова за перелет на Камчатку. Выступает М. И. Калинин. 17 августа 1936 г.



Г. Ф. Байдуков, В. П. Чкалов и А. В. Беляков с товарищами в Кремле после вручения правительственных наград. 17 августа 1936 г.

В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков, А. В. Беляков. Париж. 1936 г.

Советский павильон на авиационной выставке в Париже. 1936 г.

После этого я много раз перебирал сотни хорошо и мало знакомых пилотов, но все чаще останавливался на Чкалове.

— Но почему я? Ведь я типичный истребитель… — не вытерпел Валерий.

— Мой дорогой товарищ! Незваным гостем я завалился к тебе потому, что нам нужен самый умелый, самый храбрый и самый авторитетный в стране летчик.

— Ах, Ягор! Любишь ты подковыривать товарищей. Ну что ты меня, «штрафника», делаешь богом? Ни слепых полетов, ни астро- и радионавигации, ни радиотелеграфии я не знаю…

— Добьешься разрешения на полет, поднимешь сверхперегруженный «АНТ-25» с бетонной полосы — и, считай, пятьдесят процентов важного, государственного дела ты выполнил… А полеты в облачности — это мое дело, все остальное мы с Сашей обеспечим, не беспокойся…

— Ну если так, в компанию вступить не отказываюсь, а вот верховодить — не гожусь.

Я сообразил, что настаивать больше не следует, важно дать товарищу время подумать.

Психологическая и техническая подготовка

Недели две я не беспокоил Валерия Павловича, а затем пригласил осмотреть «АНТ-25» и полетать на нем.

В ту пору выпало порядочно снега, и самолет пришлось ставить на лыжи. В это время в ангар ЦАГИ и пришел Чкалов.

Первую половину дня он знакомился с устройством «АНТ-25», имевшего рекордное удлинение крыла, изучал графики режимов полета на максимальную дальность.

После обеда потянула поземка, повалил снег, над Центральным аэродромом плыли низкие облака. Любителей летать пе оказалось, и нам довольно легко разрешили совершить аэродромный полет.

Я радовался, что мой старый товарищ с большим любопытством отнесся к «АНТ-25». Сидя за его спиной, внимательно следил за его первым полетом. Чувствовался великий художник пилотирования.

— Прелесть! Ничего не скажешь — молодцы туполевцы! — И Валерий поднял вверх большой палец как знак одобрения.

Подошла весна 1936 года. Наш экипаж, правда еще не оформленный официально постановлением правительства, был готов к прыжку через Северный полюс но только технически, но, главное, психологически. Мы долго сочиняли письмо в Политбюро с просьбой разрешить нам полет через Северный полюс. Наконец решились отправить его и с тех пор потеряли покой.

Однако ответа долгое время не было. Серго Орджоникидзе на вопросы Чкалова лишь улыбался в пышные усы.

В начале июня 1936 года ЦК ВКП(б) собрал представителей авиационного мира — летчиков, в том числе испытателей, штурманов, инженеров и механиков, чтобы откровенно поговорить о причинах большой аварийности в частях ВВС, что приводило к неоправданным потерям человеческих жизней.

Во время перерыва мы подошли к Серго Орджоникидзе и спросили о судьбе записки в Политбюро по поводу нашего проекта дальнего перелета через полюс.

— Не сидится вам, — засмеялся Серго, — все лететь хотите. Машину нужно хорошо проверить.

Мы живо ответили, что машина, на которой собираемся

лететь, проверенная, хоть сегодня лети…

— Ладно, — сказал Серго, видя наше нетерпение. — Я вас с товарищем Сталиным сведу.

— Зачем лететь обязательно на Северный полюс? Летчикам все кажется нестрашным — рисковать привыкли, — сказал Сталин.

Чкалов с особым убеждением ответил:

— Да ведь машина хорошая, мотор отличный, и риска мало.

— Вот вам маршрут для полета: Москва — Петропавловск-на-Камчатке.

Это было столь неожиданно, что мы не сразу нашлись что ответить.

На следующее утро Чкалов, Беляков и я собрались в ЦАГИ. Мы приняли предложенный маршрут как приказ Родины.

В тот же вечер мы окончательно оформили распределение между собой обязанностей в полете и, не теряя времени, стали готовиться к старту.

Сколько бессонных ночей прошло над картами полета! Сколько людей втянулось в нашу подготовку!

После полутора месяцев усиленной тренировки и испытаний нам предстояло сделать последний контрольный рейс.

Погрузив в кабину «АНТ-25» имущество, мы приняли на борт инженера и радиста и поднялись в воздух. Нас обдало перегаром желтого едкого дыма, валившего из труб щелковских заводов. Я включил тумблер подъема шасси. Вдруг откуда-то снизу послышался треск. Все встрепенулись. Я посмотрел через плечо Валерия, пилотировавшего самолет, и установил, что сигнальные лампочки положения шасси не горели. Ось лебедки, поднимающей шасси, не вращалась, хотя рубильник электромотора был включен.

Чкалов в это время сидел за рулем и набирал высоту. Беляков и радист настраивали радиостанцию. Присел я на бак резервного запаса масла и задумался.

— Что-то неладное с шасси, — сказал я подошедшему ведущему инженеру самолета Евгению Карловичу Стоману.

— Не понимаю, что могло случиться, — ответил инженер и направился к подъемнику и тросам шасси самолета. Вскоре он вернулся опечаленный.

— Дело плохо. Оборвались тросы подъема и выпуска шасси…

При помощи навигационного прицела мы с Евгением Карловичем убедились, что левая и правая ноги самолета находятся в подогнутом положении.

Я пробрался к Чкалову и рассказал о случившемся. Его глаза

лишь на долю секунды отразили досаду и удивление, но на лице не дрогнул ни один мускул.

«АНТ-25» между тем продолжал лететь на высоте около тысячи метров.

Солнце стояло еще высоко, до наступления темноты оставалось добрых четыре часа, а горючего хватало на двое суток непрерывного полета.

Чтобы легче разобраться в причинах и размерах повреждения лебедки шасси, я нарисовал ее схему. Сменив Чкалова, начал пилотировать самолет с заднего пульта управления. Командир слез с переднего сиденья и, добравшись до штурманского места, приказал Александру Васильевичу доложить штабу перелета по радио о случившемся, руководителя же полетов Щелковского аэродрома попросить предупредить все самолеты, находившиеся в воздухе, чтобы их экипажи были предельно внимательными и близко не подходили к «АНТ-25», так как его экипажу будет некогда наблюдать за окружающим воздушным пространством.

Чкалов вместе со Стоманом демонтировали верхнюю часть кресла летчика и тут же увидели, что лебедка, поднимающая и опускающая шасси, серьезно повреждена.

Валерий скинул кожаную куртку и в шелковой белой рубашке, с разметавшимися русыми волосами стал похожим на борца, ожидающего партнера. Но перед ним стояла очень худенькая, сгорбленная, виноватая фигура уже пожилого Евгения Карловича Стомана — блестящего инженера-испытателя ЦАГИ, бывшего летчика, полного георгиевского кавалера и кавалера ордена Красного Знамени.

Валерий разорвал единственный, случайно оказавшийся на борту парашют, прикрепил его лямки к выпускаемому тросу шасси и начал тянуть изо всех сил.

Даже его богатырской силы оказалось недостаточно. Натянутый трос подвинул левую ногу шасси вперед только на несколько сантиметров, но затем все возвратилось на место.

Так как шасси на «АНТ-25» при выпуске для посадки должны выходить вперед, против потока, навстречу полету, я сбавил обороты мотора и перевел самолет на минимальный режим скорости.

Чкалов, Стоман и Беляков взялись за лямку, но моя помощь оказалась неэффективной: друзья выбились из сил, пот катился с них градом — шасси больше не трогалось с места.

Подключили к бурлацкой работенке радиста Ковалевского, могучего молодого человека, бывшего матроса. Но и его силы не помогли. Стала ясной бесполезность наших усилий.

Бледный, задыхающийся Стоман прилег на пол фюзеляжа. У

него кружилась голова.

Чкалов подошел ко мне. Я предложил летать до тех пор, пока хватит горючего, хоть двое суток, но все же что-то надо придумать.

— Вот, Егорушка, милый, полетели на Камчатку… Позор-то какой, — с сокрушением сказал мне Валерий на ухо.

— Садись-ка ты теперь на первое сиденье, — попросил я командира, так как у меня родилась мысль, которой я решил поделиться с ведущим инженером.

— Вот что, Евгений Карлович, — громко закричал я инженеру, — давай попробуем так: я, Саша и Ковалевский будем дергать трос рывками, а ты из крыла каждый сантиметр станешь фиксировать и подпирать каким-либо острым металлическим предметом!.. Может быть, мы хотя бы одну левую ногу так потихоньку и поставим в переднее крайнее положение. А потом и за другую…

Инженер заулыбался.

— У меня есть с собой ломик, я с ним полезу внутрь левого крыла, оттуда до стойки шасси рукой подать.

Чкалов спустился до высоты 500 метров, чтобы легче дышалось экипажу при аварийных работах.

Адская работа продолжалась несколько часов. Солнце садилось. В кабине пришлось включить свет. Не обращая внимания на боли в спине и руках, на искры в глазах, неимоверными усилиями мы отвоевывали сантиметр за сантиметром в движении троса.

Ох, каков был разбойничий, залихватский свист Валерия и его радостный, победный крик:

— Егорушка, ребята! Все в порядке!

Передохнув, мы принялись за вторую ногу шасси, но правая стойка не двигалась ни на миллиметр.

После четырехчасовой нечеловеческой борьбы за жизнь машины судьба перелета стала зависеть от хладнокровия и мастерства Чкалова — сможет он спасти самолет «АНТ-25» при посадке его на одну левую ногу или нет.

Сквозь иллюминаторы было видно, что в вечерних сумерках аэродром затаился в ожидании чуда, приготовив на случай неприятностей санитарные и пожарные машины.

Валерий в полутьме выровнял самолет и выключил мотор. Слышался лишь тревожный шелест набегавшего потока воздуха. Я подал команду товарищам «в хвост», а сам быстро пролез к командиру, чтобы на случай мог ему чем-либо быть полезным.

Вот левое колесо плавно коснулось земли. Чкалов постепенно поворачивает штурвал влево, не давая самолету крениться на

правое крыло. Удары амортизатора стойки шасси становятся все резче. Командир поворачивает штурвал до отказа влево и резко в ту же сторону двигает ножную педаль, чтобы задать самолету левый разворот. Но «АНТ-25» уже потерял скорость и поэтому рулей не слушается. Через секунду он ложится на правое крыло, разворачивается вправо и замирает.

Это было 10 июля в 21.15. Самолет остался целым, что позволило к вечеру 19 июля подготовиться к вылету. В 18 часов Чкалов, вернувшись в Щелково из Москвы, объявил нам:

— Ну, Саша и Ягор, летим!

Из Москвы через Ледовитый океан на Камчатку

Все дни мы отбирали приготовленные многочисленными предприятиями страны обмундирование, снаряжение, продовольствие, приборы и грузили в самолет. Здесь были радиостанции и лыжи, астрономические приборы и ружья, карты маршрута, спальные мешки, резиновая лодка, пуд соли, заказанный Валерием Павловичем лично, и множество всякой всячины, нужной в полете и для жизни на льду в случае вынужденной посадки. Все это тщательно раскладывалось в крыльях и фюзеляже огромного моноплана «АНТ-25», установленного в ангаре на весы.

В ночь на 20 июля механики и мотористы под надзором ведущего инженера стали наполнять баки бензином. Мощные прожекторы освещали гигантский самолет, блиставший полировкой ярко-красных крыльев.

В «АНТ-25» были сконцентрированы все новинки авиационной техники. Он был первой машиной, на которой поставили убирающиеся в полете шасси с масляными амортизаторами и электрифицированным подъемом.

Мотор — сердце самолета. Если оно маломощно или работает с перебоями — пилотам грозит беда. Недаром летчики раньше говорили: «При хорошем моторе и на палке улетишь». Ясно, что в многочасовом перелете надежность мотора приобретает особо важное значение, тем более что он на «АНТ-25» представляется в единственном числе.

Мотор АМ-34Р, установленный на самолете «АНТ-25», был создан в Центральном институте авиационного моторостроения под руководством талантливого конструктора А. А. Микулина и изготовлен на московском заводе. К 1936 году этот мотор строился многосерийным потоком и эксплуатировался не один год на многомоторных средних и дальних бомбардировщиках и

разведчиках.

Над аэродромом засинело утреннее небо. Краснокрылый гигант, наполненный до отказа грузами и горючим, стащили с весов, и тягач потянул его по бетонной полосе к началу старта на довольно высокую горку.

Вслед за самолетом шла процессия многочисленных гостей, прибывших в Щелково из Москвы проводить нас в дальний путь. Среди них были все, кроме родных и близких. Этого требовали врачи, штаб перелета, и с этим согласился экипаж. Самолет установили на горку, откуда он, подняв высоко нос, гордо смотрел на светло-серую стрелу бетона взлетной полосы. С этой горки самолету «АНТ-25» предстояло рвануться вперед и сделать разбег для прыжка в несколько тысяч километров.

Фотокорреспонденты и кинооператоры непрерывно снимали нас и провожающих.

Командир корабля сел за штурвал «АНТ-25», я занял место на масляном баке за его спиной, чтобы после отрыва самолета убрать шасси. Александр Васильевич — за штурманским столиком.

На аэродроме штиль, температура наружного воздуха плюс 15 градусов, условия для взлета вполне благоприятные.

Чкалов пробует мотор, самолет вздрагивает от могучего гула воздушного винта и мощного выхлопа двигателя. Валерий Павлович уменьшает обороты и дает сигнал убрать колодки из-под колес.

Оглушительный рев мотора. Самолет медленно скатывается с горки и бежит по бетонной полосе, все быстрее набирая скорость.

Итак, полет начался.

Чкалов метр за метром набирает высоту. Перегруженный до предела «АНТ-25» проходит ниже дымящих заводских труб Щелкова, хотя мотор работает на предельном режиме.

Выполнив свои обязанности по подъему шасси, я доложил командиру, что заступаю на вахту штурмана и радиста.

Чкалов первые 12 часов должен управлять самолетом. Белякову сразу же после взлета надлежит лечь спать и отдыхать 6 часов, после чего сменить меня на вахте штурмана-радиста.

В 14.25 самолет пролетел Харловку на Кольском полуострове, которая была последним пунктом Европейского континента.

«АНТ-25» вышел в Баренцево море, приближаясь к острову Виктория.

Командир корабля после непрерывной десятичасовой работы мотора на максимальной мощности сбавил обороты, и теперь в кабине самолета стало чуть потише.

В 22 часа 10 минут, по расчетам, мы вышли в район острова Виктория, и Александр Васильевич написал записку летчику, чтобы тот развернул самолет на новый курс — на восток, — ведущий на архипелаг Земля Франца-Иосифа.

Когда я передавал указания штурмана Чкалову, тот не удержался:

— Вот бы махнуть прямо на полюс! Рукой подать!.. — кричал мне на ухо Валерий Павлович.

— Разговорчики в строю, товарищ командир! — шутливо крикнул я. В ответ Чкалов, улыбаясь, сунул мне в бок кулак.

Пройдены первые 2700 километров пути.

Я отдыхал, наблюдая внутри самолета тени, ползущие от различных предметов при каждом даже мелком изменении положения самолета в пространстве, когда услышал:

— Наблюдайте! Земля Франца-Иосифа видна!

Вскочив с маслобака, я вытащил из бортовой сумки фотоаппарат и просунулся с ним к боковым стеклам переднего пилотского фонаря, чтобы сделать серию снимков арктического пейзажа.

В 23 часа 10 минут 20 июля 1936 года с борта «АНТ-25» была послана радиограмма: «Все в порядке. Проходим Землю Франца-Иосифа. Видим острова. Привет зимовщикам бухты Тихая от экипажа. Чкалов, Байдуков, Беляков».

Часы показывали полночь, но солнце стояло высоко. Нашим взорам открылась сказочная панорама разбросанных островов архипелага.

Наступило 21 июля 1936 года.

После Земли Франца-Иосифа мы увидели чистую воду и за нею сплошное неоглядное ледяное поле.

Вскоре льды закрыл густой туман, а вверху появилась многоярусная облачность. А еще через полчаса самолет уже летел в облаках. Я стал набирать высоту. Но, еще достаточно нагруженный бензином, «АНТ-25» не мог пробиться к солнцу. Возникла дилемма: либо идти в облачности циклона, который так точно был предсказан при вылете метеорологической службой, либо обходить его стороной, чтобы не подвергать самолет обледенению и перегрузкам в кучевой облачности.

Здесь мы со всей очевидностью убедились в том, насколько несостоятельным было предположение некоторых ученых-метеоспециалистов, утверждавших, что в центральных районах Арктики верхняя кромка облачности даже летом не превышает 3–4 километров высоты.

Между тем интенсивность обледенения возрастала, самолет

трясло как в лихорадке.

Чкалов помог мне включить антиобледенительное устройство для воздушного винта.

Командир и штурман решили, изменяя курс полета, найти менее мощные слои облачности, чтобы скорее выбраться к солнцу.

В поисках лучшего варианта Валерий Павлович с Александром Васильевичем выдавали мне множество различных курсов. Ведя самолет вслепую, я насчитывал уже более 12 изломов маршрута, когда внезапно в разрыве облачности увидел фантастически грозную вертикально торчащую скалу среди безбрежного арктического океана льдов и снегов.

Командир и штурман, держа в руках карты, быстро определили, что это острова Северной Земли. Но снова, как занавес на сцене, облака закрыли картину.

В 8 часов Беляков радировал: «Все в порядке. Находимся Северная Земля».

Циклон продолжался, а уклоняться от основного курса теперь уже было нельзя. Мы решаем пробивать облачность вверх. Вылезли к солнцу на высоте 4 тысячи метров и пошли прямым курсом на бухту Тикси. Скоро вновь очень высокие облачные горы встали на пути «АНТ-25», и опять слепой полет и обледенение тревожат экипаж. Командир, усталый и озабоченный, обнимает меня сзади за плечи и кричит на ухо:

— Снижайся, Егор, снижайся, уж больно опасно раскачивается хвостовое оперение! Того и гляди оборвутся ленты стабилизатора… Того и гляди.

Сбавив обороты мотору, резко снижаюсь, и мы вскоре видим мозаичную окраску прибрежных льдов Хатангского залива.

Беляков все это время бессменно нес вахту штурмана более 19 часов. Циклон выбил нас из графика. Чкалов сменил меня за штурвалом самолета, а я Белякова на вахте штурмана.

Валерий набрал высоту 4300 метров.

Беляков, очень усталый, тут же немедленно растянулся и уснул прямо на днище самолета.

Дав отдохнуть Александру Васильевичу часа два, я разбудил его и передал ему вахту.

В 10 часов 10 минут он радировал:

«Все в порядке. Находимся на побережье к востоку от Нордвика».

А в 14 часов 10 минут Беляков передал в эфир:

«Все в порядке. Высота 4 тысячи метров. Находимся: 72˚20 широты, 123˚40 долготы — около бухты Тикси».

Постепенно начали входить в график вахтенных смен.

Примерно в 15 часов я снова сел на штурманское место, уложив Белякова спать.

Длительный полет на высоте более 4 тысяч метров начал сказываться на всем экипаже. Нужно бы применить кислород, но, посоветовавшись с экипажем, командир решил, что шестичасовой запас кислорода будем беречь к концу полета, когда после Камчатки начнем пересекать Охотское море и пробиваться к Хабаровску. Там, возможно, потребуется выход на высоту 6 километров, а усталому экипажу без кислорода выполнить такой полет будет весьма затруднительно.

Наступил третий день — 22 июля 1936 года.

Конечно, экипаж чувствовал усталость, тем более что из-за кислородного голодания к пище почти не прикасались. Немного шоколаду и больше всего чая и воды.

Я сменил командира на пилотском месте.

Он очень любил посидеть возле Белякова и посмотреть, как аккуратный и педантичный профессор замеряет угол сноса или берет высоту небесного светила, а затем быстро высчитывает истинный курс.

Окутанная густой курчавой шапкой облаков, справа торчит Корякская сопка, а дальше, как видит глаз, вся Камчатка и Охотское море прикрыты толстой пеленой облаков.

«АНТ-25» идет на высоте 4200 метров. Показался Тихий океан, внизу Петропавловск-на-Камчатке. Сбрасываем вымпел и, сделав круг над городом, ложимся курсом на Сахалин, через самое бурное море на нашей планете.

Мы за полсотни часов непрерывного полета узнали в жаркой схватке со стихиями, что такое «АНТ-25» и его ни на секунду не умолкающий мотор АМ-34Р.

Шли самые напряженные часы, последние часы перелета.

Обширный циклон, сопровождавшийся густой облачностью, дождями и туманами, встретил нас над Охотским морем.

Снова полет только по приборам.

Погода в районе Сахалина и Приморья крайне неблагоприятная — так же облака, дожди и туманы.

В 6 часов 38 минут меня сменил Чкалов. Вместе с Беляковым мы стали оценивать обстановку.

Предложили командиру до подхода к острову Сахалин спуститься вниз, под облака, чтобы войти в устье Амура до наступления ночи, а дальше в темноте лететь над рекой до Хабаровска.

Валерий Павлович согласился с нашим предложением и

круто пошел вниз.

Из облачности выскочили на высоте 50 метров над бушующим Охотским морем. От штормовых порывов ветра крылья и хвостовое оперение самолета опасно вздрагивали и беспомощно вибрировали.

Мне никак не удавалось вызвать по радио Николаевск-на-Амуре.

Дождь стал настолько сильным, что определить расстояние до воды становилось очень трудно. Вот где пригодился тот не всегда одабриваемый бреющий полет именно чкаловского стиля, когда до поверхности остаются считанные сантиметры.

Валерий буквально впился в штурвал, напряженно всматриваясь в туманную мглу.

Мелькает восточное побережье Сахалина. Мы точно вышли на маршрутный пункт, намеченный еще в Москве.

Но недолго земля помогала командиру вести гигантский корабль на бреющем полете. Остров кончился, и мы увидели свирепые седогривые буруны волн.

Летим уже 55 часов.

Погода в море становится все хуже: расстояние до воды определить невероятно трудно. Вдруг слева мелькнула огромная темная масса. Очевидно, это была гора мыса Мечникова.

Мы поняли, что в таких условиях врежемся в прибрежные сопки прежде, чем войдем в устье Амура.

Чкалов мгновенно принимает совершенно правильное решение: вверх! И тут же набирает высоту, разворачивая «АНТ-25» на восток. Облака скрывают все, высота быстро увеличивается, а температура воздуха резко понижается.

На 1500 метрах сплошное мерзкое и холодное молозиво тумана, и, конечно, наступает интенсивное обледенение. Особенно быстро покрывается льдом стабилизатор и его несущие стальные расчалки.

Идут напряженные, опасные секунды. Самолет уже на высоте 2500 метров, но обледенение продолжается.

Я сидел за передатчиком, вызывая Николаевск, когда почувствовал резкие удары и сильную тряску самолета. Это уже весьма опасно, так как самолет может разрушиться.

Радирую в Хабаровск и Николаевск о сильном обледенении «АНТ-25».

Чкалов срочно убавляет обороты мотору, и обледеневший гигант идет на снижение. Удары становятся меньше и реже.

Из облачности выскочили метрах в 15 над волнами штормующего моря, покрытого сеткой густого дождя и тумана.

Видимость уменьшается еще и потому, что световой день оканчивается и наступает темнота.

Идем на посадку на остров Удд

Еще раз пытаюсь вместе с Беляковым связаться с Хабаровском. И вот мы слышим непрерывные слова: «Приказываю прекратить полет, сесть при первой возможности. Орджоникидзе».

Натыкаемся сначала на скалистый остров Лангр — сесть негде.

В вечерних сумерках и туманной мгле вдруг видим низкий, весь изъеденный озерами и оврагами островок с несколькими домишками.

— Идем на посадку! Шасси! — кричит мне Валерий и решительно начинает снижаться.

Я включаю электромотор, и вскоре «АНТ-25» выпускает свои две двухколесные ноги.

— Смотри за правой стороной, а я за левой, — громко говорит Чкалов, когда мотор переходит на малые обороты.

Я снова просовываю голову к правой стороне фонаря пилота и сквозь узкую щель открытого бокового окна наблюдаю за обстановкой.

Мелькают последние взлохмаченные волны, затем осока, песок и галька.

Самолет почти рядом с землей. Чкалов его вывел в посадочный режим, но в это время я закричал: «Газ! Овраг!»

Валерий и сам заметил эту опасность и быстро прибавил обороты мотору.

Славный, безотказный мотор АМ-34Р сердито забурчал, машину подбросило вверх.

Командир вновь сбавил обороты до предела, и снова земля мелькает под нами. Сплошное полотно бегущей поверхности превращается в быстрый бег гальки и песка. Скорость гаснет, до земли не больше метра.

— В хвост, ребята! — закричал командир, опасаясь, что на посадке «АНТ-25» может скапотировать.

Мы с Беляковым укрепились за радиостанцией, заняв позицию на случай аварии.

Но вот первое касание, довольно плавное. Самолет бежит на трех точках.

Ах, как пригодилось нам чкаловское умение сажать самолет в самых необычных условиях!

Самолет замедляет бег. Слышен какой-то удар слева снизу.

«АНТ-25» остановился после 56 часов полета как вкопанный.

Через несколько секунд открываем люки и усталые вылезаем из машины. Казалось, сесть на этом месте было невозможно — вокруг глубоченные овраги-блюдца, заполненные водой, крупная галька и валуны, один из которых вклинился между колесами левой ноги шасси и оторвал одно из них. Оно-то, отлетая, подпрыгнуло и стукнуло снизу в левое крыло, где была видна неопасная вмятина. Недалеко от самолета покоилось оторвавшееся колесо с надломленным остатком полуоси и целой покрышкой и камерой, в которой не было никакого прокола.

Чкалов смотрел на нас и как-то виновато улыбался, как будто извиняясь.

— Да, такое мог сделать только Чкалов! — сказал я Белякову.

Мы не замечали густого моросящего тумана, быстро развертывая аварийную радиостанцию, чтобы передать всем о благополучной посадке на остров Удд в заливе Счастья.

В меховых унтах и куртках, рядом с самолетом, на красных крыльях которого было написано «NO 025» и «USSR», мы показались прибежавшим местным жителям подозрительными.

Двое из них тут же, несмотря на шторм, бросились на моторном боте к соседнему острову Лангр, где находились воины дальневосточных пограничных войск НКВД.

Среди прибежавших мы видели мужчин с длинными косами — это были нивхи и гиляки, которые говорили на своем языке. А вскоре послышалась русская речь.

Чкалов, закончив помогать нам в развертывании наземной радиостанции, направился к настороженным жителям острова и, как всегда, быстро установил контакт. Вскоре уже послышались смех и шутки. Встретившие нас люди подошли к самолету, ощупывали его, гладили.

А мы с Александром Васильевичем, запустив движок, настроили передатчик и передали в эфир: «Всем, всем. Экипаж «АНТ-25» совершил благополучную посадку вблизи Николаевска, на остров Удд. Все в порядке».

Остров Удд

Чкалов с местными жителями организовал швартовку «АНТ-25». Командир очень устал и двигался медленно, несколько раз подходил к крылу и, прислонившись, отдыхал с закрытыми глазами.

Укрепив самолет, свернув аварийную радиостанцию и закрыв

кабины «АНТ-25», мы в полной темноте вместе с встречающими дружной семьей идем на огоньки маленьких домиков. Рыбаки-колхозники оставили около «АНТ-25» свой сторожевой пост для охраны.

Мы подошли к домику, и женщина, сопровождавшая нас от самолета, пригласила:

— Заходите, гостями будете.

— А кто живет здесь? — спросил Беляков.

— Меня зовут Фетинья Андреевна, по фамилии Смирнова.

— Так это вы нас признали за японцев? — сказал Валерий Павлович.

— Как взглянула вверх и напугалась: на самолете какие-то чудные буквы, хотя сама я грамоте не училась…

Пока мы раздевались после многосуточного тяжелого труда, хозяйка хлопотала у печки и продолжала рассказывать:

— Конечно, взбаламутила всех. Самолет еще кружился, а рабочие рыбного промысла уже отчалили на Лангр.

— Ну а зачем нас, Фетиньюшка, ты хотела перестрелять? Ведь с ружьем прибежала… — донимал шутливо хозяйку Чкалов.

— Это не ружье, а винтовка марки «винчестер», — смущенно отбивалась женщина от шутника Валерия.

— Но нацелила винтовку не на меня, не на Егора, а на самого красивого и стройного Белякова.

— Да что вы, — краснела и без того краснощекая хозяйка.

— Ладно, Фетинья Андреевна, я шучу. А вы правильно живете у границы. Чем черт не шутит, — успокоил Смирнову Чкалов.

Пока закипал чай, мы достали из захваченного с самолета рюкзака всякую всячину и все уставили на столе. Появилась бутылочка того коньяку, который милый наш доктор Трофимук тайно уложил на дно расходного продовольственного мешка, не сказав об этом даже мне, представляшему в полете его службу и его интересы.

Фетинья Андреевна предложила свою кровать, но мы отказались стеснять хозяев и заявили, что устроимся отлично на полу, который был так чист.

Скоро хозяйка куда-то ушла, дав возможность нам переодеться и лечь.

— Люди-то какие хорошие, — думал вслух Валерий, — и сторожкие, и гостеприимные.

Утро 23 июля 1936 года на острове Удд было пасмурное, но туман слегка приподнялся и навис в немом ожидании штормовых ветров разбойничьего Охотского моря.

Этим затишьем не замедлили воспользоваться пограничники, вчера поймавшие нашу «Всем, всем…» о посадке на острове Удд.

Чкалов проснулся первым. Он смотрел на своих богатырски похрапывавших друзей и думал: «Подвели мы Сталина, хотя задание его выполнили полностью: достигли Петропавловска-на-Камчатке, сбросили над ним вымпел и даже сфотографировали этот далекий город. А что дальше? Ведь нам предлагал Сталин: достигнув цели, произвести посадку, для чего обещал немедленно соорудить аэродром вблизи Тихого океана. А мы самоуверенно отказались от лишних забот и затрат, заявив на Политбюро, что после достижения конечного пункта заданного маршрута махнем через Охотское море к Хабаровску, а может, сядем и западнее его, ближе к дому, к Москве.

А на деле пришлось сесть на остров Удд, рядом с Николаевском-на-Амуре… Получается, мы хвастунишки, болтуны, а точнее — трепачи…»

С этими мрачными думами встал командир «АНТ-25» и тут же разбудил Сашу и меня.

Ни Беляков, ни я не могли успокоить своего друга и командира, так как и мы стали сомневаться: «Все ли мы сделали, чтобы не осрамить советских людей, создавших чудо-самолет и вверивших нам свою честь?»

Мы стали обсуждать план действий, направленных на поиски пригодной для старта «АНТ-25» площадки, когда в избу вошла Фетинья Андреевна с человеком в летной форме.

Это был командир звена авиации пограничных войск Шестов, прилетевший к нам на гидросамолете «Ш-2». Он стал так радостно нас обнимать и целовать, что Валерий вновь обрел жизнерадостный юмор и сказал гостю:

— Ты вот Фотю, нашу хозяйку, поцелуй лучше, милок! Мы таких объятий не заслуживаем…

— Нет, Валерий Павлович! Я вот и Фетинью Андреевну попрошу вас расцеловать за то, что вы сделали…

Чкалов насторожился, глядя на незнакомца, который достал из планшета телеграмму.

Валерий читал вслух:

«Николаевск-на-Амуре.
Экипажу самолета «АНТ-25»
Чкалову
Байдукову
Белякову

Примите братский привет и горячие поздравления с успешным завершением замечательного полета.

Гордимся вашим мужеством, отвагой, выдержкой, хладнокровием, настойчивостью, мастерством.

Вошли в Центральный Исполнительный Комитет Советов Союза с ходатайством о присвоении Вам звания Героев Советского Союза и выдаче денежной премии командиру самолета Чкалову в размере тридцати тысяч рублей, летчику Байдукову и штурману Белякову — по двадцати тысяч рублей.

Крепко жмем вам руки.

Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Ворошилов, Жданов».

Мы были потрясены до слез, так как никогда не предполагали, что заслужим такую высокую оценку Родины.

24 июля 1936 года Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. Калинин и и. о. секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР И. Ушплихт подписали постановление о присвоении членам экипажа «АНТ-25» званий Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина, а также о награждении денежными премиями.

Днем подплыло сторожевое судно пограничников «Дзержинский». Моряки приняли на себя охрану самолета.

Чкалов почувствовал, что всех, кто прилетает или приплывает, нужно встречать, нужно с каждым поговорить, рассказать о полете, о том, что собираемся делать дальше, какая нужна нам помощь.

Поэтому мы условились: я, взяв охотничье ружье и патроны, отправляюсь на поиски площадки, годной для взлета «АНТ-25», Беляков будет приводить в порядок все бортовые документы для предъявления штабу перелета, а командир станет организовывать встречи прибывающих.

Долго я ходил по острову, но ничего подходящего для взлетной полосы не нашел и только удивлялся тому, как Чкалов мог посадить на этот остров «АНТ-25».

Убив с десяток куликов, я вышел на берег, чтобы послушать море, и вдруг увидел, что параллельно урезу воды проглядывается довольно ровная и приличная в длину полоса, поросшая мелкой травой. Намерив более 1000 шагов в длину, я поспешил обрадовать находкой друзей.

Чкалов извинился перед гостями и, вызвав Белякова, тут же направился за мной, чтобы втроем решить, насколько пригодна открытая мной полоска для взлета.

Площадка понравилась Валерию и Саше. Тут же было решено перерулить или перетащить самолет на новое место.

Все население острова, даже дети, пришли перетаскивать

«АНТ-25». К узлам шасси привязали по толстому длинному канату, за которые взялись русские, нивхи, гиляки, мужчины и женщины, старые и малые и под командованием Валерия потянули за собой самолет. Однако колеса часто залезали в грунт, и крупная галька преграждала движение машины.

Стало ясно, что нужно серьезно подумать об искусственной взлетной полосе.

В это время к нам прибыли товарищи из Политуправления Особой Краснознаменной Дальневосточной армии, а чуть позже секретарь обкома партии.

Чкалов быстро их убедил в необходимости срочно построить деревянную взлетную полосу длиной 500 метров и шириной метров 35–50.

Товарищи согласились с предложением командира.

С нас взяли слово, что мы завтра посетим Николаевск-на-Амуре и выступим перед трудящимися города и воинским гарнизоном на митинге, посвященном нашему перелету. Мы дали согласие.

Только после этого руководители области, захватив с собой нашего Александра Васильевича, покинули остров, отправившись домой.

В этот же день неожиданно появился на острове жизнерадостный, очень способный молодой инженер ЦАГИ Макс Аркадьевич Тайц, который рассчитывал и изготовил для нашего экипажа график режима полета «АНТ-25», чтобы получить максимальную дальность. Веселый, с улыбчивыми ямками на щеках, с горящими черными глазами, излучавшими радость встречи, он то и дело обнимал по очереди членов экипажа и все допытывался, как мы себя чувствуем.

После хорошего угощения и основательной беседы Чкалов, Тайц и я отправились на самолет.

Макс, проверив остатки горючего и масла, радостно шутил:

— Да вам, очевидно, хватит горючего до Москвы, осталось более тонны.

А когда Макс Аркадьевич послушал мотор, запущенный Чкаловым, то покачал курчавой головой, развел руками и закричал:

— Ничего не могу сказать! Вы просто молодцы!

К вечеру к нам зашел председатель гиляцкого колхоза «Помп» («Дельфин») товарищ Мавдин и попросил Чкалова рассказать колхозникам и рабочим рыбозавода подробности о нашем перелете.

Руководство Хабаровского края, Особой Дальневосточной армии и Николаевской области сделало все, чтобы уже 26 июля

на остров высадился десант строителей для постройки деревянной взлетной полисы.

С раннего утра и до позднего вечера несколько дней Чкалов организовывал работы строителей.

28 июля полоса была закончена, и «АНТ-25» стоял в ее начале, готовый к взлету, но погода на маршруте к Хабаровску продолжала оставаться неважной. Полет переносился со дня на день.

Оценки полета Чкалова

Мы знали, как Валерий высоко ценил своего бывшего инструктора в школе воздушного боя М. М. Громова, который, завершая испытания «АНТ-25», установил за два года до нашего перелета рекорд дальности по замкнутому маршруту.

Поэтому, увидев «Правду» со статьей Михаила Михайловича по поводу нашего перелета, мы с Беляковым незаметно положили ее Валерию среди сотен телеграмм, газет, писем — они шли огромным потоком на остров Удд на имя Чкалова.

Одновременно я положил и статью «Чкалов» главного конструктора Николая Николаевича Поликарпова, помещенную в газете «За индустриализацию» за 23 июля. Чкалов даже прервал ужин, когда увидел статьи Громова и Поликарпова.

Громов писал: «Этому полету нет равного в мире.

Я давно знаю Валерия Павловича Чкалова. В 1923 году Чкалов был моим учеником в одной из групп серпуховской школы. Он всегда отличался храбростью и волевыми качествами своего характера.

Вообще надо сказать, что подбор экипажа «АНТ-25» очень хороший. Друг друга они знают прекрасно, верят в авторитет каждого.

…Кроме хорошего экипажа, успех перелета гарантировала хорошая подготовка машины. Машина облетана и приспособлена к Северу.

Правда, машина не очень проста. Всякая машина, которая чрезвычайно нагружена, как эта, не любит плохой погоды. Когда машина очень нагружена, управление ею при плохой погоде крайне затрудняется. В этом отношении маршрут Чкалова совершенно исключителен по своим трудностям.

Маршрут Чкалова интересен тем, что проходит по неизведанным краям, ненаселенным, пустынным местам. На пути — большие водные и ледяные пространства. Начиная от Архангельска и до возвращения на материк они нигде не могли

сесть на этой машине…

…Я полагаю, что перелет через Северный полюс не более сложная вещь, чем полет Чкалова. Этот полет подтверждает, что перелет через Северный полюс вполне возможен и именно на этом самолете.

…По сравнению со всеми прочими полетами на дальность этот полет значительно более сложен, чем любой другой.

…Я от всей души поздравляю Чкалова, Байдукова и Белякова. Они вписали новую страницу в героическую книгу нашей Советской Родины».

— Ягор, Саша! — звал нас Валерий, прочитав статью своего учителя. — Смотрите, как хитро пишет о том, чтобы разрешили полет через полюс!

Вскоре на остров пришли московские газеты за 24 июля. В газете «Правда» были помещены статьи наших жен и даже короткое обращение 8-летнего Игоря Чкалова к своему отцу. Это письмо особенно его растрогало. Валерий Павлович любил детей нежно и всегда мечтал об очень большой семье. У Чкаловых было трое детей, младшая дочь Ольга родилась уже после гибели отца.

30 июля ТАСС прислал телеграммы-отзывы, поступившие из-за границы.

«Заявление Чарльза Логсдена.

Вашингтон, 25 июля (ТАСС). Комментируя беспосадочный полет советских летчиков Чкалова, Байдукова и Белякова, Чарльз Логсден, представитель Национальной аэронавтической ассоциации США, заявил:

— Это действительно один из самых выдающихся полетов в истории авиации. Он показывает возможность дальнего беспосадочного полета и послужит улучшению самолетостроения во многих странах с целью наладить выпуск самолетов, обладающих достаточной мощностью и вместимостью горючего для совершения подобных полетов».

Приковало внимание Валерия Павловича и сообщение из Нью-Йорка.

«США, Нью-Йорк, 24июля (ТАСС). Полярный исследователь Стеффенсон 5 заявил в беседе с корреспондентом ТАСС, что люди, имеющие отношение к авиации и полярным исследованиям, выражают величайшее восхищение перелетом т.т. Чкалова, Байдукова, Белякова.

Перелет, заявил Стеффенсон[11], показывает, что советские машины делают возможными арктические перелеты между Советским Союзом и США…»

Особенно интересной была оценка перелета московским корреспондентом американской газеты «Нью-Йорк тайме» В.

Дюранти, который в нашей газете «За индустриализацию» писал: «Победа советской промышленности.

Тот факт, что редакция газеты «За индустриализацию» просила меня высказаться по поводу рекордного полета «АНТ-25», является для меня особенно благородной задачей потому, что, по-моему, индустриальный фактор оказал решающее влияние на осуществление этого великолепного подвига. Говоря это, я ни на одну минуту не думаю преуменьшить мужество и способности экипажа «АНТ-25», за ясными и мужественными сообщениями которого весь мир следил со страстным интересом. Всего несколько часов тому назад я получил телеграмму о том, что моя газета «Нью-Йорк тайме» напечатала сегодня утром сообщение о полете на своей первой странице. Но советские летчики дали столько доказательств своего искусства и храбрости, что дальнейших доказательств, собственно, уже не требуется. Начиная спасением Нобиле и экипажа дирижабля «Италия» Чухновским и его товарищами и кончая героической драмой «Челюскина», не говоря уже о недавних подвигах Владимира Коккинаки или более раннем спасении Леваневским американского летчика Маттерна, сотни раз советские летчики проявляли великолепные качества настойчивости, храбрости и опыта. Не мне недооценивать роли пилотов и механиков в деле обеспечения успеха любому полету. Без соответствующих людей наилучшая техническая аппаратура имеет лишь второстепенную цену. Тем не менее я повторяю то, что я уже сказал ранее, именно то, что, по-моему, в нынешнем полете первостепенное значение имеет индустриальный фактор.

…Этот перелет возвещает всему миру, что советская авиация действительно способна догнать и перегнать страны Запада, что Советский Союз не только имеет превосходных пилотов и конструкторов, но что советские заводы овладели техникой постройки первоклассных самолетов. Невозможно преувеличить важность этого фактора не только с точки зрения экономической или чисто индустриальной, но и с точки зрения международных отношений…»

В Хабаровске

2 августа наконец-то выдался день, когда солнце осветило остров. Правда, оно вскоре скрылось, но первый луч был лучом надежды для экипажа Чкалова.

В 5 часов утра командир «АНТ-25» собрал нас, и мы решили готовиться к вылету в Хабаровск. Чкалов показал нам написанный

им текст письма жителям Дальнего Востока с благодарностью за теплую встречу экипажа «АНТ-25» на острове Удд и помощь. Мы его подписали.

Беляков получил задание запросить погоду по маршруту и в самом Хабаровске, я — осмотреть самолет и опробовать двигатель.

Когда я запустил мотор и его рокот разнесся по острову, жители поспешили к месту старта «АНТ-25».

По обеим сторонам взлетной дощатой полосы выстроилось много людей — рабочие рыбного промысла, колхозники нивхского колхоза, бойцы — строители площадки, наши друзья пограничники. Чкалов прощался со всеми, даже пытаясь шутить на языке нивхов.

Погода стояла почти штилевая. Туман, поднявшись метров на сто, неподвижно висел над огромным водным пространством. Лучшей погоды мы и не ждали! Мотор взревел и помчал самолет по великолепнейшей дорожке. «АНТ-25» в руках опытного командира пробежал не более 300 метров и повис в воздухе. Я убрал шасси и заметил время — 8 часов 15 минут утра.

Валерий сделал низкие круги над островом, прощаясь с его жителями, а потом взял курс на Николаевск. Под самолетом замелькали волны Охотского моря. Вскоре вышли на рейдовые маяки.

Скрылся из вида остров Удд, который через короткое время переименуют в остров Чкалов.

Проплыл под крылом остров Лангр, за ним высокие сопки, как бы охраняющие устье огромного и величественного Амура.

Самолет пошел посредине реки, повторяя изгибы русла, так как к берегам подходить было опасно из-за огромного скопления тумана, сползавшего с гигантских сопок, сторожащих Амур.

Вскоре погода заставила Валерия идти над рекой на высоте 10–15 метров.

Но командир быстро понял, что теперь петлять над руслом опасно — легко врезаться в берега; он повел самолет вверх и вышел из облачности на высоте 1000 метров.

Прошел еще час полета. Погода снова прояснилась. Летчик впереди увидел город и, качая машину с крыла на крыло, подозвал меня и Белякова.

— Комсомольск! Глядите, самый молодой наш город! — кричал нам Валерий, показывая вниз. — Вот где живут настоящие герои, люди с железной волей и выдержкой. Их нужно обязательно приветствовать!

Комсомольск, которому было несколько лет от роду, не походил ни на один город Дальнего Востока. Он хорошо

спланирован. Улицы прямые и ровные.

Вот показался большой город с дымящимися трубами, с радиостанциями, с многоэтажными домами.

К нам подлетают самолеты эскорта. Валерий, приветствуя в воздухе собратьев по профессии, качает «АНТ-25» с крыла на крыло, затем уменьшает обороты мотора до минимума и кричит нам:

— Хабаровск! Наша первая остановка!

Вскоре мы увидели аэродром с тысячами горожан. Через несколько минут самолет уже бежал по аэродрому.

Когда Валерий выключил мотор, мы услышали громкое «ура».

Чкалов, открыв верхние створки пилотской кабины, встал на сиденье и громко крикнул: «Привет Особой Краснознаменной Дальневосточной армии! Привет маршалу!»

В это время к самолету подали стремянки и подошли товарищи Блюхер, Аронштам, Лаврентьев, Крутов.

Блюхер обнял Чкалова и крепко поцеловал его.

Со всех сторон к нам бежали взрослые и дети с огромными букетами живых цветов.

После митинга Василий Константинович Блюхер усадил нашу тройку в свою машину и повез к себе на дачу, где устроил нам замечательный прием.

Из Хабаровска в Москву

Утром 5 августа 1936 года Хабаровск провожал нас домой. На пути в Москву еще предстояло сделать остановки в Чите, Красноярске и Омске, о чем настоятельно просили жители этих городов.

Над хабаровским аэродромом быстро двигались низкие дождевые облака, основательно укутывавшие хребты высоких гор Хингана.

С разрешения Чкалова с нами летит сверх комплекта наш старый знакомый — корреспондент газеты «Правда» Лев Борисович Хват, «король репортеров», как в то время его называли. Мы усадили Левушку на заднее пилотское сиденье, убрав оттуда резиновую лодку.

Переднее стекло пилотской кабины заливает дождь. Стрелка высотомера показывает медленный подъем. Уже пять километров высоты, а облака по-прежнему укутывают опасные горы. Нужно еще набирать высоту, но в это время наш штурман подал мне записку: «А корреспондент без кислорода». Мне сразу стало ясно — наш пассажир может пострадать от кислородного голодания.

Я сказал об этом на ухо Валерию. Чкалов покачал головой и крикнул:

— Задушим парня! На шести километрах не выдержит… — Командир оглянулся назад и увидел озябшего корреспондента.

— Не подает вида, — закричал я Чкалову, — а глотает воздух, как рыба!..

И тут Валерий ответил мне:

— Будем, Егор, возвращаться, хотя это и не очень получается удобно. Но рисковать чужой жизнью нельзя, не имеем права!

Вскоре мы получили от штурмана обратный курс, и самолет развернулся на восток.

Лить благодаря высокому искусству Белякова и точному пилотированию самолета мы пробили облачность и благополучно выскочили над землей на высоте 100 метров.

Когда мы вылезали на хабаровском аэродроме из кабины машины, дождь лил как из ведра.

Подосадовав на то, что придется задержаться, мы сразу убедились — все провожающие давно уехали домой в город. Администрация аэродрома растерянно смотрела на нас.

А Лев Борисович недоуменно спрашивал:

— Что случилось? Почему вернулись обратно?

— Из-за тебя, окаянный! — добродушно отвечал корреспонденту Чкалов. — Ну тебя, милок, к черту! Ведь ты без кислорода оказался. Мог скапутиться наверху, понимаешь? И как это мы забыли, что и корреспонденты любят кислород?

Хват отлично понимал, какой подвергался опасности, но продолжал убеждать, что с нами он готов лететь без кислорода на высоте хоть 10 километров, только бы лететь вместе в Москву.

В свою очередь, и Чкалов понимал этого боевого журналиста: боится, что мы его оетавим, боится возвращаться в Москву поездом и потерять удобный случай как следует поработать для своей газеты.

Но Чкалов не хотел обижать хорошего знакомого и решил выждать еще день, чтобы завтра идти на такой высоте, когда четвертому члену экипажа хватит вдоволь свежего воздуха в тесной кабине самолета «АНТ-25».

И действительно, 6 августа погода над отрогами Хинганского хребта резко улучшилась, и мы благополучно, за 11 часов полета, перескочили из Хабаровска в Читу вместе с журналистом, который непрерывно строчил статьи для своей газеты.

На читинском аэродроме экипаж «АНТ-25» встречали представители партийных и советских организаций, командование Забайкальского военного округа и рабочие промышленных предприятий.

Утром 7 августа «АНТ-25» вылетел в Красноярск.

Теперь в самолете летело уже пять человек, так как в Чите к нам присоединился наш неутомимый Евгений Карлович Стоман.

Несмотря на большое удаление аэродрома от города, нас встречали тысячи красноярцев.

Люди устремляются к самолету и забрасывают нас цветами. Чкалов с улыбкой жмет руки, а затем наблюдает, как на хвосте самолета какой-то умелец красным пунктиром обозначает пройденный этап обратного полета: Чита — Красноярск.

Следующий день мы провели в Омске, а утром стартовали в Москву.

Радостные встречи

До Москвы оставалось около двух часов полета. Из штаба перелета по радио запрос: «Сможете ли быть в Щелкове точно в 17.00?» После короткого совещания трех членов экипажа командир попросил меня передать радиограмму: «Будем точно в 17.00. Просим разрешения пройти над Москвой». Тут же я принял: «Согласны. Разрешаем». Валерий, сидя за штурвалом, допытывал меня:

— А почему именно в 17.00? Ты понимаешь?

— Видимо, хотят ориентировать встречающих москвичей.

Никто из экипажа не представлял себе, что Москва и ее пригороды еще с утра 10 августа приняли праздничный вид. Улицы, площади, заводы и фабрики, дома пестрели красными и голубыми флажками, портретами руководителей страны и портретами Чкалова, членов экипажа, а с 15 часов потянулись десятки тысяч жителей столицы на широкую магистраль, соединяющую Щелковский аэродром с Москвой. К 16 часам на аэродроме собрались многие тысячи трудящихся столицы и Московской области.

На автобусах приехали пионеры Ленинградского, Киевского и Бауманского районов. Среди них юные делегаты пионерского отряда ЦАГИ — дети строителей гиганта «АНТ-25».

Мы не подозревали, что наши жены так рано приехали на Щелковский аэродром и ждали с нетерпением нашего прилета.

Валерий вел самолет над крышами домов столицы, и нам стало ясно, что город специально подготовился к встрече экипажа «АНТ-25», хотя день 10 августа 1936 года был будничным — понедельник.

В окружении воздушного эскорта из 12 самолетов «АНТ-25», сделав плавный круг над Кремлем, лег на курс к аэродрому

Щелково.

После посадки мы увидели, что нас встречает руководство страны во главе с И. В. Сталиным.

Митинг с горячей речью Серго Орджоникидзе, взволнованное слово Чкалова, путь в Москву через шпалеры радостных москвичей, кидавших цветы в наши открытые автомобили. А затем прием в Кремле, награждение членов экипажа «АНТ-25» орденами Ленина и почетными званиями Героя Советского Союза и крупными денежными премиями, бесконечные встречи с рабочими, учеными, колхозниками, писателями, пионерами и комсомольцами — все это волновало Чкалова. Но особенно потрясло его решение ЦК ВКП(б) о приеме в партию его лично и членов его экипажа, состоявшееся через несколько дней после нашего возвращения.

Валерий непрестанно твердил нам: «Теперь я в неоплатном долгу перед советским народом и партией большевиков».

…Все полярники-летчики стали друзьями Чкалова, и от них просачивались тайные сведения о подготовке какого-то великого наступления советских людей на Арктику.

Мы продолжали в какой уж раз обращаться в правительство за разрешением в 1937 году полета через полюс, однако ответа на эти ясные просьбы чкаловской тройки не было. Зато неожиданно для нас вышло решение — Чкалову, Белякову и мне вылететь в Париж на самолете «АНТ-25» на Всемирную авиационную выставку.

На Парижской авиационной выставке

Итак, Чкалов снова выполняет правительственное задание. На этот раз оно носит международный характер.

4 ноября 1936 года Валерий Павлович со своим экипажем произвел посадку в столичном аэропорту Франции — Ле-Бурже.

Советские инженеры авиационной промышленности и художники, прибывшие в Париж, работали не покладая рук над тем, чтобы внешний вид советского стенда отвечал его богатому содержанию.

Нашим оформителям помогали французские специалисты и рабочие. Чкалов самым внимательным образом следил за тем, как создавался стенд для нашего «АНТ-25». Иногда целыми днями он не выходил из здания «Гранд-Палэ», где размещалась выставка, и через переводчиков советовался с французами, как красивее оформить советскую часть международной выставки. К мнению

Валерия Павловича очень прислушивались оформители советского стенда.

В один из таких дней в выставочном зале Чкалова познакомили с весьма примечательным человеком — бывшим графом Игнатьевым, генералом царской армии, который, будучи военным атташе русского посольства во Франции, при падении режима Николая II стал сочувствовать родной, уже Советской России и передал в распоряжение Советского правительства многомиллионные ценности.

Игнатьеву хотелось, чтобы новая Россия, Россия большевиков, хорошо выглядела на этой международной арене. Вот почему Чкалов и Игнатьев — люди различного социального происхождения, с различными политическими взглядами, привязанностями и привычками — одинаково горячо обсуждали проблемы пропаганды достижений советской авиации.

Отличным помощником в разговорах с французами стал Александр Васильевич Беляков, прилично говоривший на французском.

15-я Международная авиационная выставка открылась в Париже в 10 часов 13 ноября 1936 года. Первыми посетителями ее были президент республики Лебрен, министр авиации Пьер Кот и состав всего дипломатического корпуса в Париже.

Советскую делегацию на парижской выставке представляла внушительная группа в составе 45 человек. В нее входили: Туполев, Эйдеман, Баженов, Герои Советского Союза Слепнев, Громов, Чкалов, Беляков, Молоков и другие летчики и авиационные инженеры.

Валерию Павловичу нравилось, что на центральном месте главного выставочного зала на высоком стенде гордо возвышался великолепно выдержавший чрезвычайные испытания в беспосадочном перелете через Арктику «АНТ-25».

Бесспорно, компетентных людей привлекал и другой советский самолет — «АНТ-35», сконструированный А. А. Архангельским по замыслу А. Н. Туполева. Новый десятиместный двухмоторный пассажирский советский самолет отличался не только хорошей крейсерской скоростью, но и тем, что мог продолжать полет на одном моторе, а это резко повышало безопасность полетов.

Президент Лебрен и министр авиации Пьер Кот обратили особое внимание на комфорт в самолете «АНТ-35», где кабины пассажиров и пилотов отапливаются и вентилируются, а свежий воздух подается через специальные рожки отдельно каждому пассажиру. Каждое место оборудовано индивидуальным освещением. К услугам пассажиров буфет с горячей пищей.

Французы были удивлены, что довольно большой самолет развивает скорость 432 километра в час, а посадочная скорость его всего 90 километров в час.

Долго посетители знакомились с третьим советским самолетом, «И-17», детищем конструктора Поликарпова и летчика-испытателя Чкалова, который научил машину летать и не дал этому красивому высокоскоростному истребителю погибнуть в аварийных ситуациях.

Кроме трех машин, показанных в натуре, на советском стенде демонстрировались со вкусом изготовленные модели оригинальных конструкций. Прежде всего бросались в глаза модели самолетов «Сталь-7», «Сталь-11» и летающая лодка «АРК-3».

Моноплан «Сталь-7» конструкции инженера Бартини — скоростная пассажирская машина для перевозки 10 пассажиров. Она имеет два мотора М-100 и убирающиеся шасси.

Самолет «Сталь-11» конструкции инженера Путилова — почтово-пассажирский экспресс с максимальной скоростью 407 километров в час. В этой машине много новшеств: каркас из нержавеющей стали с фанерной обшивкой, покрытый защитным слоем бакелита. Для уменьшения посадочной скорости здесь применили закрылки. Они же позволили уменьшить величину разбега при взлете самолета.

Очень заинтересовала всех модель двухмоторного гидросамолета «АРК-3» конструкции инженера И. Четверикова, предназначенного для 14 человек экспедиционного состава при работе в арктических районах. Ее два воздушных мотора М-25 позволяют развить скорость 320 километров в час, она быстро отрывается от воды, бодро набирает высоту и способна летать в сложных погодных условиях. Для безопасности при работе во льдах самолет имеет изолированные герметические отсеки в лодочной части фюзеляжа.

На стенде также показывалось развитие планерной техники. Была выставлена целая серия моделей осоавиахимовских планеров конструкции инженера Антонова, предназначенных для всех стадий обучения воздушному спорту, начиная от планирующего полета и кончая фигурным пилотажем.

Здесь же показывались модели нескольких рекордных планеров для дальних и высотных полетов в грозовых фронтах, когда пилот идет вслед за грозовым облаком. Удивила всех модель воздушного поезда, состоящего из 6 планеров и самолета-буксировщика.

Завершал стенд единственный планер, представленный в натуре. Он лежал на огромном ковре. На его фюзеляже

красовалась надпись «Стаханов» — фамилия рабочего, зачинателя великого движения. Этот планер сконструировал Емельянов для ночных и слепых полетов в любой метеорологической обстановке. Поэтому планеру была придана необычно высокая прочность, равная 10 единицам, чего не имели в те времена многие самолеты.

Рассматривая очень тщательно планер Емельянова, Валерий сказал мне:

— Черт его знает! Вроде все должен знать, что и как делает наша авиационная промышленность и аэроклубы, а на поверку многое видишь тогда, когда отлетаешь от дома на несколько тысяч километров и убеждаешься, как быстро растут крылья у нашей Родины!

Особое внимание привлекал плакат, где давались объемы работ советской гражданской авиации. 55 тысяч километров магистральных и 28 тысяч километров местных линий; обработано 650 тысяч гектаров от вредителей;

2,7 миллиона гектаров заболоченных местностей очищено от малярийного комара — рассадника страшной болезни; обследовано и охраняется от пожаров более 25 миллионов гектаров леса. Эти цифры привели А. Толстого и Игнатьева в восторг.

— Это же грандиозно! — громко восхищался А. Толстой.

— Фантастично! — подтверждал Игнатьев.

— Подождите чуток, не то еще будет, — улыбаясь, отвечал им Чкалов.

Профессор А. Н. Туполев и комкор Р. П. Эйдеман, возглавлявшие советскую авиационную делегацию, да и вся делегация 24 дня знакомились с новинками самолетостроения, показанными на выставке, изучали работу лучших авиационных заводов Франции, выезжали на Реймскую авиационную базу, посетили испытательный центр Вилли-кубле, встречались с работниками авиационной промышленности и летчиками Франции. Чкалов проявлял огромный интерес ко всему, что касалось создания новых самолетов.

Осматривая французский раздел выставки, Чкалов попросил штурмана:

— Спроси, где можно посмотреть самолет, построенный для кругосветного полета.

Дежурный сразу же нас повел к самолету «Кадрон-Рено-640» под названием «Тифон». Эта двухмоторная машина имела огромные бензиновые баки, установленные по всему фюзеляжу, позади которых далеко назад была вынесена кабина пилота и радиста. Обтекаемость и убирающиеся шасси должны были

позволить летчикам покрывать расстояния по 5 тысяч километров без посадки со скоростью 320–360 километров в час.

— Как, Ягор? — спросил меня Чкалов.

— Вид привлекателен, — ответил я уклончиво.

В это время к нам подошла группа французов и, остановившись вблизи, шумно заговорила. Беляков внимательно их выслушал и сказал:

— Валерий, вот этот француз — летчик Дельмот. Он испытывал самолет, который мы осматривали.

Чкалов церемонно поклонился, пожал руку собрату по профессии, а Дельмот заметил, что летчик Росси предполагает в 1937 году лететь на этой машине вокруг света.

Валерию импонировали и этот интересный самолет, и его испытатель-летчик Дельмот, и незнакомый ему летчик Росси.

— Передай, Саша, желаем им успеха — махнуть вокруг шарика!

Беляков перевел слова командира «АНТ-25», и французы долго аплодировали Чкалову, благодаря за доброе пожелание.

Франция, СССР, Англия, Чехословакия и Америка выставили 63 авиационных мотора. Особый интерес вызывал наш мотор АМ-34 и французский звездообразный мотор воздушного охлаждения «Испано-Сюиза» мощностью в 1150 лошадиных сил при очень малом весе — 640 килограммов.

Валерий Павлович долго осматривал однорядные с перевернутыми вниз цилиндрами двигатели.

Привлек внимание Валерия и французский автожир «Луар Оливье», снабженный двумя моторами «Гном-Рон» мощностью 350 лошадиных сил каждый. Другие страны не привезли ни одного автожира.

В конце ноября уехала домой советская делегация.

3 декабря началась разборка «АНТ-25» на стенде и подготовка буксировки его через Париж на аэродром Ле-Бурже. Потребовалось пять дней для решения этой задачи, чтобы затем на аэродроме начать состыковку самолета.

Пока готовилась машина, мы осмотрели на улице Мари-Роз дом, где в 1910–1911 годах жили Владимир Ильич Ленин и Надежда Константиновна Крупская. Игнатьевы сводили нас в Лувр, в Пантеон, дважды побывали мы в опере.

И все же явно бросалась в глаза необычная перемена, происшедшая с Чкаловым к концу пребывания в Париже. Он вдруг стал мрачным и неразговорчивым, потерял всякий интерес к поездкам по Франции. В частности, отказался от полета в Марсель, в который нас приглашала одна из авиакомпаний. Белякову и мне пришлось проделать интересное путешествие

вдвоем»

Причину такой перемены в настроении Чкалова объяснил нам авиационный атташе во Франции — комдив Васильченко. Оказывается, Чкалов несколько раз ставил вопрос, чтобы советское посольство организовало нам поездку в Испанию, куда Валерий Павлович мечтал попасть с единственной целью — на «И-16» вступить в бой с фашистскими «МЕ-109». Но Москва категорически возразила, о чем Васильченко сообщил нашему командиру, испортив тем самым его настроение.

18 декабря мы вылетели из Парижа в Берлин, а 20 декабря, стартовав с Темпельгофского аэродрома, Чкалов подрулил к ангару ЦАГИ на Центральном аэродроме имени Фрунзе. Выключен мотор. Все стихло.

Валерий рад как ребенок и не скрывает этого состояния ни от кого, целуя встречающих так, словно он их не видел много лет.

Глава 2
Второй полет через Ледовитый океан

Начало нового года

Наступил 1937 год. Чкалов втянулся в работу на заводе имени Менжинского, продолжая испытывать новые самолеты конструкции Поликарпова.

Завершая испытания самолета — истребителя танков «ВИТ-1», Валерий Павлович всецело переключил свое внимание на «ВИТ-2», который имел более мощное вооружение.

На этой двухкилевой машине стояли жидкостные моторы М-103, а затем М-105, что позволило получить скорость 533 километра в час.

По чертежам конструкторского бюро шеф-пилот Чкалов наблюдал, как зарождаются новые типы самолетов Поликарпова: «Иванов», «СББ», «И-180».

Все больше втягивался Валерий в круговорот общественной жизни, чаще и чаще привлекали его в качестве автора статей в газеты и журналы.

Полный сборник статей и речей Чкалова, видимо, создать невозможно — далеко не все речи его стенографировались. Однако даже по важнейшим из них можно себе представить колоссальный объем общественно-политической загрузки человека, которому требовался строгий режим жизни и достаточный отдых как летчику-испытателю.

Загляните в сборник статей и речей Чкалова «Моя жизнь

принадлежит Родине», изданный ДОСААФ в 1954 году. В нем лишь малая доля того, что сказал и написал Чкалов за последние два с половиной года жизни.

Несмотря на особую занятость, заводской летчик-испытатель не упускал широко открывшейся возможности послушать оперу или посмотреть спектакли Художественного или Малого театров столицы.

К этому времени относятся его знакомства со знаменитыми артистами: Климовым, Качаловым, Тархановым, Москвиным, Козловским, Михайловым и другими.

Теперь он часто бывал в Доме актера или в Доме писателей и вел там горячие споры по поводу творческих замыслов и трактовки того или иного героя. О каждой книге, о каждом спектакле у него всегда было свое собственное суждение.

Когда вышла последняя часть «Брусков», Валерий Павлович сказал Панферову:

— Конечно, критик я липовый, но все же кое-что понимаю… Деревню ты неплохо знаешь, но в некоторых сценах ее жизни есть все-таки неестественные и нежизненные зарисовки.

И писатель согласился со многими его замечаниями.

С увлечением прочитал Валерий «Гулящих людей» А. П. Чапыгина. Все, что писалось о Нижнем Новгороде, о Горьком, о Горьковской области и попадалось Валерию на глаза, он читал с огромным интересом. В связи с этим у него завязалась большая дружба с горьковским писателем В. Костылевым.

Теперь, когда наша тройка поселилась в одном доме на Садовом кольце, мы часто собирались поздними вечерами в кабинете Валерия Павловича, обсуждая полет в Америку через Северный полюс.

Продолжая совершенствовать «АНТ-25» на основе опыта, полученного в полете на Камчатку, мы появлялись в ангаре ЦАГИ на Центральном аэродроме и вместе с конструкторами, инженерами, механиками и мотористами разрабатывали программы дальнейших работ.

Воздушный десант на Северный полюс

На нашем заводе стали часто появляться полярные пилоты Молоков, Алексеев, Мазурук, Бабушкин. И тут начали выясняться подробности намеченного плана грандиозной атаки наступления на полюс с помощью авиации.

Мы внимательно отнеслись к изучению книги М. В. Водопьянова «Мечта пилота», что дало нам возможность лучше

понять главный смысл экспедиции Шмидта — Водопьянова.

Конечно, ни Отто Юльевич, ни Михаил Васильевич, ничего не скрывая от Чкалова, рассказали подробно, какие задачи перед ними поставлены и как они собираются их выполнять.

Валерий стал следить за каждым шагом организации экспедиции, тем более что самолеты ее вскоре перелетали на Центральный аэродром, на котором работал Чкалов.

Наш командир заметно повеселел. На очередном сборе в его кабинете мы решили усилить работы по подготовке материальной части и провести ряд испытательных и тренировочных полетов на «АНТ-25».

— И вот я еще о чем думаю, друзья мои, Саша и Ягор, — нам посерьезней нужно всесторонне изучить все, что касается США, куда мы прилетим. Чтобы не получилось так, как было во время прошлогоднего полета после посадки на остров Удд и в Хабаровск. Мы очень мало знали об этих районах. Я себя чувствовал тогда неважно.

— Что ты предлагаешь? — спросил я Валерия.

— Ну вот ты, Ягор, подготовь нам подробный политико-экономический обзор развития США. Сашу прошу изучить всю литературу об Арктике, особенно ее канадской части.

— Хорошо. Я согласен, — заметил Беляков. — А тебе, Валерий, предлагаю заняться изучением Америки с помощью художественной литературы.

— А что ты имеешь в виду конкретно? — спросил Валерий.

— Ну хотя бы поможешь составить представление о США через произведения Теодора Драйзера.

— Согласен. Договорились. К апрелю каждый должен быть готов отчитаться, — закончил Валерий Павлович.

Между тем воздушная экспедиция Шмидта — Водопьянова уже подготовилась к полету. На белоснежном поле Центрального аэродрома стояли четыре ярко-оранжевых четырехмоторных воздушных корабля и один двухмоторный. Этим мощным самолетам, набитым грузом и людьми, предстояло перелететь из Москвы на основную базу — остров Рудольфа архипелага Земля Франца-Иосифа, куда с помощью ледокола «Русанов» уже были доставлены необходимые для обеспечения экспедиции материалы, горючее и продовольствие.

С острова Рудольфа самолеты доставляют на Северный полюс четырех зимовщиков-исследователей, которые будут жить и работать на дрейфующих льдах.

Имена этих смелых людей — Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов — руководитель ледовой экспедиции, радист, метеоролог и гидролог соответственно.

23 марта 1937 года с Центрального аэродрома четыре четырехмоторных и один двухмоторный самолет конструкции А. Н. Туполева стартовали на север.

После посадки в Архангельске Водопьянов 30 марта ведет воздушные корабли на Нарьян-Мар.

Ранняя весна с исключительно скверной погодой тормозит движение экспедиции — лишь 19 апреля ее самолеты произвели посадку на остров Рудольфа — исходный рубеж для броска на полюс.

Только 3 мая воздушный дозорный экспедиции — экипаж летчика Головина — вылетел к полюсу на двухмоторной машине, преодолевая сложную погоду, вышел в район Северного полюса, произвел разведку погоды и с большим трудом вернулся на свою базу.

Это была первая и важная победа, позволившая руководителю экспедиции О. Ю. Шмидту, командиру воздушной эскадры М. В. Водопьянову и флагштурману экспедиции И. Т. Спирину принять решение — вылететь с Земли Франца-Иосифа на полюс.

Дома у Чкалова

21 мая 1937 года над Северным полюсом был водружен флаг нашей Родины. Четырехмоторные самолеты Водопьянова, Молокова, Алексеева, Мазурука высадили на льдину отважных исследователей — Папанина, Кренкеля, Федорова и Ширшова, выгрузили и все необходимое для их длительной работы на вершине планеты.

А 25 мая Чкалова, Леваневского и меня неожиданно вызвали в Кремль. В этот день правительство дало разрешение на полет в Америку через Северный полюс.

Дома мы не сразу сказали об этом. Но по тому, как деятельно мы начали подготовку, Ольга Эразмовна сразу же догадалась, что вопрос о перелете через Северный полюс решен. Войдя как-то вечером в кабинет Валерия Павловича, где наша тройка изучала карту Канадской Арктики, она сказала:

— Не таитесь. Слышали, что разрешили… Лучше идите и посидите со своими женами, а то ведь мы вас знаем, завтра как в воду канете.

— Разве от вас что-либо скроешь? А насчет завтрашнего дня все правильно: мы перелетаем в Щелково. У нас, милые мои, очень мало времени до вылета.

Все отправились в столовую, здесь увидели и мою Евгению Сергеевну, и Сашину жену.

— Ишь, какие тихонькие стали, — шутил Валерий над нашими супругами. — Такими бы и оставались всегда…

Женщины заулыбались сквозь слезы, а хозяин дома сказал:

— Вот почему вас не допускают к нам на аэродром — вместо того чтобы веселиться, вы навеваете тоску и уныние… К чертям собачьим этакие настроения! Лелик! Друзья! Давайте сегодня выпьем за наше успешное путешествие, а завтра — на компот.

На Щелковском аэродроме

Перегнав 1 июня «АНТ-25» с Центрального аэродрома на Щелковский, Чкалов, Беляков и я с утра до вечера находились то у машины, на которой продолжали работать бригады опытного завода ЦАГИ, то поднимались в воздух и совершали испытательные и тренировочные полеты, то готовили маршрутные карты и отбирали необходимое для дальнего перелета снаряжение оборудование и продовольствие.

Нас поместили в комнате 63 второго этажа одного из зданий при аэродроме. Через несколько дней она была завалена книгами, картами, справочниками и специальной литературой об Арктике.

Командир «АНТ-25» отлично понимал, что судьба перелета зависит не только от умения, храбрости и хладнокровия членов экипажа. Она во многом зависит от добросовестной и высокограмотной работы сотен людей, готовивших самолет в целом и его отдельные системы к полету.

Зная это высокое значение работы людей по подготовке машины, Валерий почти постоянно находился среди них в любое время суток. Как и в прошлом, 1936 году, за своевременную и тщательную подготовку всей материальной части самолета и проведение испытаний в воздухе отвечал ведущий инженер Стоман. Бортмеханик Бердник и его мотористы Караганов и Авданкин отвечали за подготовку самолета и моторного оборудования к испытательным полетам и перелету. Электромехаником «АНТ-25» был назначен Хоханов, а монтажником по приборам Ярошинский. Инженеры Минкнер и Радзевич следили за постройкой мотора на заводе, монтировали его на «АНТ-25» и проверяли на земле и в воздухе. За инженером Енгиборьяном было закреплено электронавигационное и кислородное оборудование. Ему помогали великолепные специалисты своего дела — инженеры Бенедиктов, Качкачьян и Брославский. За радиооборудование самолета отвечали Аршинов и Кербер. Инженеру Лебедеву было поручено оснастить «АНТ-25» средствами против обледенения самолета.

Как и прежде, особо ответственную роль играли инженеры ЦАГИ Тайц и Ведров, рассчитывавшие и составлявшие для экипажа графики режимов полета.

Метеорологическое обеспечение было возложено все на того же Василия Ивановича Альтовского, начальника ГАМС[12] ВВС.

Всю многосложную работу специалистов возглавлял штаб перелета, которым руководил Василий Иванович Чекалов —

начальник ОЭЛИД[13] ЦАГИ.

Валерий Павлович всех этих людей знал. Он любил поговорить с ними или посидеть рядом в самолете, любуясь их работой. Он не спал, когда Стоман, Бердник, Минкнер и Радзевич целыми ночами регулировали мотор по цвету пламени, вырывавшемуся из выхлопных патрубков двигателя, добиваясь получения оптимальных параметров его работы. Командир знал, как важно было отладить единственный мотор на самолете, чтобы быть уверенным, что он ни на секунду не прервет своей работы и будет вращать воздушный винт трое суток безотказно.

Чкалов внимательно проверял все новшества и усовершенствования, которые вносились по нашим замечаниям, сделанным после полета на Камчатку.

В моторе была повышена степень сжатия и применено горючее «экстра», специально созданное промышленностью для нашего полета. Это заметно увеличило мощность и экономичность двигателя и повысило безопасность старта перегруженной машины.

Предыдущий полет обнаружил некоторые дефекты в системе питания двигателя маслом. Хотя масло заливали с подогревом, оно в полете все же остывало и настолько загустевало, что его трудно было качать ручным насосом. Это устранили путем повышенной теплоизоляции масляных баков и улучшения всей системы питания — масляные баки напоминали теперь гигантские термосы. Установлена была и весьма совершенная система борьбы с обледенением лопастей винта.

Заметно улучшились рабочие условия в кабине, в которой нам предстояло провести 60–70 часов полета. Валерий Павлович понимал, что больших претензий в отношении комфорта кабины предъявить было нельзя. Нам предстояло взять с собой в путь столько обмундирования и снаряжения, что теснота была неизбежна, — приходилось учитывать буквально каждый сантиметр. Но Чкалов все же решительно настоял на том, чтобы нам устроили постель. Спать на масляном баке, находящемся позади сиденья летчика, — дело малопривлекательное.

Систему отопления кабины заново переконструировали. Прошлогодний способ обогрева кабины не выдержал экзамена в Арктике: рукам было холодно, свежие фрукты, которые мы захватили в дорогу, промерзли, в бачках с питьевой водой плавали льдинки. Чкалов очень горевал, что под Москвой на высотах 3–4 километров было сравнительно тепло и это не позволяло как следует испытать эффективность новой системы отопления кабины.

Старый радиокомпас ориентировал штурмана и пилота лишь

при том непременном условии, что радиостанция, которую пеленговал самолет, лежала на нашей трассе. Сейчас «АНТ-25» вооружили радиокомпасом с поворотной кольцевой рамкой, находившейся сверху на фюзеляже. Он давал возможность экипажу определить местонахождение самолета на основании передачи двух любых радиостанций независимо от того, лежат они на нашем пути или нет. Важно лишь знать координаты этих станций. А мы добились, чтобы нам достали канадские и американские карты гражданских авиалиний с указанием местоположения, позывных и частотных характеристик большинства радиостанций, способных поддерживать с нами связь во время перелета. Все это позволяло экипажу Чкалова пользоваться новым радиокомпасом чрезвычайно широко.

Прошлогодний опыт говорил, что успех полета зависит не только от того, как сложатся метеорологические условия, но и в значительной мере от того, насколько бережно и разумно экипаж расходует бензин. В предстоящем перелете Чкалов и я, находясь на вахте летчика, получали возможность подбирать с помощью нового прибора — анализатора газа — оптимальную смесь эмульсий бензина и воздуха, не подвергая опасным термоперегрузкам элементы самолетного двигателя.

На радиостанции вместо одного установили два приемника, что обеспечивало весьма широкий диапазон связи.

В прошлом году, уходя из зон, угрожавших нам обледенением, мы забирались на большие высоты и быстро израсходовали запас кислорода в баллонах. Оказалось, что 4 литров кислорода, сжатого до 150 атмосфер, недостаточно для одного человека. В новый полет Чкалов брал кислорода вдвое больше. Кроме того, баллоны усовершенствовали, снабдив их автоматами, регулирующими порции кислорода в зависимости от разреженности воздуха, то есть от высоты полета. Это значительно облегчало работу членов экипажа.

Даже весла для резиновой аварийной лодки были сделаны новые — из дюраля, вместо деревянных, что уменьшало вес, за чем следили строжайшим образом все и особенно командир корабля Чкалов и ведущий инженер Стоман.

Пока Валерий отлаживал взлет, мы с Сашей Беляковым вспоминали курс радиотелеграфных передач и приема на слух. Наш радист-инструктор Ковалевский не делал нам никаких скидок.

5 июня Валерий Павлович поднялся с 2 тысячами килограммов шариковых подшипников, зашитых в небольшие мешки. Сбросив их на краю аэродрома, Чкалов произвел посадку «АНТ-25» с допустимым полетным весом.

Вечером экипаж обсуждал возможные сроки вылета. Исходя из того, что по заданию правительства мы должны первыми установить возможность перелета в США через полюс, было решено вылетать не позже конца июня, чтобы Громов успел учесть особенности нашего перелета, наши наблюдения и рекомендации по доработке отдельных элементов самолета, мотора и оборудования «АНТ-25». Этот срок представлялся реальным, так как очень многое экипаж Чкалова сделал в течение прошедшей зимы, задолго до разрешения правительства на полет. В частности, наш Александр Васильевич приобрел за это время специальность летчика, пройдя в летной школе ускоренный курс подготовки. Это позволяло нам надеяться, что в случае чего Саша Беляков мог стать на вахту летчика. Однако планировать его в вахтенных сменах пилотов мы не решились, так как понимали, что в этом полете ему будет еще потуже: чуть ли не половина пути проходит над Северным Ледовитым океаном…

Предвидя трудности, Беляков для облегчения работы по астрономическим вычислениям заказал институту имени Штернберга специальные таблицы, которые резко сократят время на математическую обработку наших измерений высот небесных тел.

— Значит, объявляем всем, что дней через десять-пятнадцать мы готовы к старту? — спрашивал командир, поглядывая то на штурмана, то на меня.

— Может серьезно скорректировать сроки вылета погода, — заметил Беляков. — Долгосрочный прогноз ничего путного не сулит.

— Милый мой, — возразил Чкалов, — разве можно серьезно считаться с прогнозом на такой колоссальный маршрут?

Чкалов знал, что Беляков отлично разбирается в метеорологической науке, и поэтому добивался от своего штурмана подробных соображений о прогнозе погоды на вторую половину июня.

— Как я понял Василия Ивановича Альтовского, — доложил штурман, — в конце июня предполагается вторжение в Центральную Европу очень теплых масс воздуха, с утренними температурами более 15–18 градусов.

— При такой температуре мы не сможем стартовать на «АНТ-25» с весом в одиннадцать с половиной тонн! — прервал я Белякова. Все замолчали, понимая, что вылетать нужно было самое позднее недели через две, а этого ох как мало, чтобы успеть закончить всю наземную и летную подготовку. С другой стороны, ожидать похолодания придется, может, две-три недели, что резко осложнит вылет экипажа Громова.

До поздней ночи прикидывали мы «за» и «против» и единогласно решили: подготовку к перелету завершить быстрее, чтобы дней через десять провести последний контрольный полет.

Беляков вспомнил, что никто из троих еще не удосужился выполнить взятые на себя обязательства: сделать свои сообщения о маршруте в Америку, ее торгово-политических отношениях с СССР и об Америке, как ее трактует Теодор Драйзер.

— Правильно, Саша. Мы опаздываем с этими обязательствами на полтора месяца. Давайте, если все готово, завтра послушаем Егора.

На этом мы завершили генеральное совещание и на следующий день сообщили о нашем решении Туполеву, Чекалову и Стоману.

Некоторым предложение экипажа Чкалова об ускорении темпов подготовки показалось авантюристичным. Как это так, 25 мая получили разрешение правительства на полет, а 5 июня всем говорят, что дней через десять-пятнадцать уже полетят в Америку. Конечно, — авантюра!

Чкалов терпеливо объяснял всем сомневавшимся, что подготовка к новому перелету фактически началась еще в августе прошлого года, когда экипаж «АНТ-25» прилетел с острова Удд в Москву, а если говорить точнее, то два года назад.

Однако руководители Комитета по перелету и его штаб согласились с предложениями экипажа Чкалова, и народный комиссар оборонной промышленности Рухимович, и его заместитель М. Каганович, и конструкторы Туполев и Сухой, и начальник штаба перелета Чекалов, и его помощники Антонов, Харецкий и Анищенков, каждый делал по своей линии все, чтобы мы смогли вылететь как можно раньше, во всяком случае, до вторжения теплых масс воздуха Азии в Подмосковье.

5 июня экипаж прошел медицинское освидетельствование. Врачи разных специальностей долго «мучили», как шутил Валерий Павлович, каждого из нас. Состояние здоровья было признано у всех подходящим для полета, какого еще никто не совершал.

На следующий день Александр Васильевич выехал в Москву. Он побывал в Главном управлении Северного морского пути, в Академии наук, в Астрономическом институте имени Штернберга и в институте «Атлас мира».

С обычной аккуратностью и методичностью Беляков заносил в свою тетрадь все, что могло пригодиться для полета. Он заказал список полярных радиостанций, расписание работы маяков на мысе Желания и на острове Рудольфа. Штурман записал сведения о работе новой радиостанции «UPOL» («УПОЛ») на дрейфующей

льдине, откуда Эрнест Теодорович Кренкель держит связь с Москвой, полярными базами и с радиолюбителями всего мира.

В институте «Атлас мира» Саша раздобыл подробные карты западной части Канады и США. Он очень обрадовался, когда увидел карту магнитных склонений земного шара.

На Красной Пресне астрономы института имени Штернберга получили от штурмана заказ на разработку для полета таблицы астрономических предвычислений по Солнцу и Луне для географических пунктов, интересующих экипаж «АНТ-25». Александр Васильевич обещал им дать сигнал начинать изготовление таблиц за пять суток до перелета.

Белякова всюду знали и, не задавая лишних вопросов, его просьбы принимали как обязательные задания.

В полдень Александр Васильевич составил и отправил следующую радиограмму:

«Северный полюс. Майору Спирину[14]. Привет славному штурману полярной эскадры. Сообщите: первое — как работали компасы, также гиромагнитный на участке Рудольф — полюс; второе — на какое расстояние слышен радиомаяк Рудольфа и на какой приемник; третье — на какое расстояние имели надежные пеленги радиопеленгатора Рудольфа; четвертое — магнитное склонение на полюсе. Беляков».

А 7 июня пришел ответ.

«Москва, штурману Белякову. Первое: магнитные компасы работали до самого полюса. Требуют очень тщательного соблюдения режима полета. Работал вяло магнитный гирополукомпас. Второе: гироскопический магнитный работал хорошо до 87°. Дальше наблюдались значительные колебания. Третье: гироскопическим полукомпасом можно пользоваться надежно. Четвертое: радиомаяк ориентирует правильно. Пользовался приемником «Онега». В полете Рудольф — полюс часто подолгу не слышал, хотя шли правильно. Маяк работал нормально. Пятое: радиопеленгаторы Рудольфа и Мурманска не работали. Шестое: в пути Рудольф — полюс надежно пеленгуются с борта самолета Диксон и Мурманск. Седьмое: магнитное склонение в районе полюса минус 110. Восьмое: основным надежным видом ориентировки надо считать астрономию. Привет. Спирин».

Чкалов, прочитав телеграмму, сказал:

— Получается парадокс: с одной стороны, чтобы в безориентирной местности знать точку нахождения, нужно выдерживать правильно магнитный курс, а чтобы определить его величину, нужно точно знать, где ты сейчас летишь, и, сняв с карты величину магнитного склонения, ввести поправку в

компасный курс… Значит, в районе полюса мы должны всегда выбираться из облаков, чтобы видеть небесные светила.

— Правильно! — подтвердил штурман. — А поэтому мы с Егором Филипповичем обязаны хорошо овладеть астронавигацией.

Когда Беляков ушел заниматься с радистом, Валерий сказал мне:

— До чего же мозговит наш чапаевец[15]… А как он, Егор, настойчив и организован. И минуты не теряет напрасно. Везде и всюду учится.

— И сам учит, — перебил я Чкалова.

— Да еще как учит, Егор!.. Сашка не гоняется за эффектами, не рекламирует себя, но о своем штурманском деле он так интересно рассказывает, что кажется, нет ничего привлекательнее кораблевождения, аэронавигации, ветрочетов, секстантов, гирокомпасов.

7 июня главный метеоролог Альтовский завершил увязку сложной сети метеостанций СССР, Канады и США, с этого дня несколько раз в сутки начали составлять обзорные сводки погоды и выпускать прогнозы на трое суток.

Наши подготовительные полеты проходили успешно.

Мы тщательно изучали Америку, сделали давно подготовленные доклады. Все они были чрезвычайно интересны и полезны.

Во время сообщения штурмана выяснилась одна очень важная деталь. Скажем, пролетели «полюс недоступности», вышли на территорию Канады, подошли к Скалистым горам, а тут, как назло, циклон с непременной облачностью высотой более 5–6 километров и вдобавок ко всему ночь. Как быть? В облачности может возникнуть обледенение, а избавиться от него почти невозможно, так как вверх «АНТ-25» выше 6 тысяч метров не залезет, а снижаться ниже 4–5 километров не позволят высокие хребты гор, вершины которых ночью и не заметишь. После длительного обсуждения Чкалов согласился с предложением разработать запасный вариант маршрута: с резким поворотом от меридиана полюс — Сан-Франциско в сторону Тихого океана с пересечением горного хребта перпендикулярно на траверзе города Кетчикан.

Что значит один килограмм

Вскоре был запланирован 10-часовой полет для проверки работы винтомоторной группы после заключительных

регулировок двигателя. Кроме того, Белякову и мне предстояло потренироваться в пользовании новым радиокомпасом и показать свое умение вести передачу и прием на слух при работе с усовершенствованной самолетной радиостанцией. Валерий с инженерами Стоманом, Минкнером и Тайцем замеряли расходы горючего на разных режимах полета для уточнения графиков маршрута.

Дел у каждого было так много, что мы удивились, как быстро подошло время посадки. Все работало хорошо. У экипажа серьезных замечаний не было, хотя Евгений Карлович был чем-то недоволен и долго шумел после полета, давая указания механику и мотористу.

Вечером Чкалов просил Белякова и меня обсудить вопросы питания, снаряжения и одежды, учитывая, что множество фабрик и заводов прислали столько различных предметов — их не поднять даже тяжелому бомбардировщику.

Военврач 2-го ранга П. Калмыков предложил скорректированный Беляковым вариант текущего и аварийного питания.

В полете экипажу предлагались только свежие продукты. Сюда входили бутерброды с ветчиной (по 100 граммов на человека в день), сливочным маслом (по 50 граммов), говядиной (50 граммов), телятиной (50 граммов), зернистой икрой (30 граммов), швейцарским сыром (50 граммов). Кроме того, в суточный рацион во время полета предлагалось включить пирожки с капустой, шоколад (по 100 граммов), кекс (50 граммов), лимоны, апельсины, яблоки. В термосах — горячий чай с лимоном.

Полный суточный рацион трех членов экипажа составлял около 3 килограммов различных продуктов.

Аварийный запас продовольствия также достигал одного килограмма продуктов в сутки на каждого члена экипажа. Он состоял главным образом из разнообразных концентрированных продуктов при малом весе, большой портативности и чрезвычайно высокой калорийности.

Суточный запас аварийного продовольствия на каждого члена экипажа был упакован в пергаментную бумагу и фольгу. По девять таких комплектов укладывались в 10 резиновых мешках. Каждый мешок обеспечивал питание экипажу в течение трех дней, а все 10 мешков составляли месячный резерв.

Всего продовольствие весило 115 килограммов, из которых десятая часть предназначалась для трехсуточного полета.

Чкалов азартно спорил с врачом Калмыковым и заместителем начальника штаба перелета Антоновым.

— Куда, к черту, столько жратвы?! Если сбросить 100 килограммов продовольствия, мы зальем бензина, на котором пролетим в конце полета 300 километров пути! Триста! Ты понимаешь, Дмитрий Иванович? Триста! — доказывал он неумолимо стойкому и спокойному Антонову, который ласково поглядывал на нашего командира и ухмылялся в коротко подстриженные усики.

— Без такого минимума — всего лишь месячного запаса — вас, Валерий Павлович, никто не выпустит. И разговор на эту тему совершенно бесполезен. Мы и так под вашим напором сползли с 350 килограммов на эти несчастные 100.

— Ах, Дмитрий Иванович! Да как же ты не понимаешь, что садиться на вынужденную мы не собираемся, а в полете, как и в прошлом году, можем обойтись чаем да плиткой шоколада.

— И все же нужно согласиться с врачами. Это, конечно, минимум.

Валерий Павлович только развел руками и сердито сказал:

— Не ожидал от тебя, Дмитрий Иванович, такой пакости…

Наш милейший Антонов, продолжая улыбаться, заключил:

— Вот и хорошо, Валерий Павлович, будем считать — список продуктов согласован с экипажем.

— Ну вас к свиньям собачьим! Разбойники и насильники, — улыбаясь, буркнул Чкалов и, поглядывая на Белякова, добавил: — Это вас Саша все ублажает — ученый демократ…

После этой небольшой перепалки стали рассматривать экипировку экипажа. Для полета нам давали теплую и удобную одежду. Кожаные куртки и брюки на гагачьем пуху (коричневого цвета для Чкалова и черного для Белякова и меня). Они очень хорошо хранят тепло, водонепроницаемы и весят около 4,5 килограмма комплект. В качестве обуви доктор Калмыков советовал надеть двусторонние меховые унты, способные предохранить ноги от очень сильных морозов. На случай посадки рекомендовали взять облегченные охотничьи сапоги, меховые ушанки, меховые рукавицы с шерстяными перчатками. Кроме того, в самолет предполагалось положить толстые шерстяные свитеры и рейтузы, меховые малицы с капюшоном, шелковые и шерстяные носки.

Для предохранения от весьма опасных полярных лучей солнца доктор советовал специальные очки со светофильтрами более эффективными, чем были в прошлом году.

На случай посадки в необитаемом месте нам давалась шелковая пневматическая надувная палатка с двойными стенками и спальные меховые мешки. Для отопления палатки и приготовления горячей пищи создали специальный примус, не

гаснущий на ветру. Затем шли резиновая надувная лодка, резиновые спасательные пояса, канадские лыжи, финские и перочинные ножи, револьверы, два охотничьих ружья и патроны к ним, топорик, лопата и альпеншток для расчистки льда, электрические фонари, бинокль, кастрюли и сковородки.

Это снаряжение и оборудование мы пересматривали уже трижды, и теперь даже Валерий Павлович не стал корить доктора и заместителя начальника штаба.

Доктор начал было рассказывать, что будет положено в самолетную аптечку, но Чкалов сразу прервал его:

— Это не наше дело. Мы с Сашей в медицине ничего не понимаем. Это пусть Егор решает.

— Нет, нет! — забеспокоился Калмыков. — Вам всем троим нужно знать твердо правила оказания первой помощи.

— А что же Егор будет делать? — шумел Валерий Павлович. — Что в компот подливают, так это он контролирует, а как скорую помощь оказать, то всем нужно уметь.

Доктор доложил, что в самолете будет две аптечки: обычная и аварийная. И тут же напомнил все основные правила оказания первой помощи.

В заключение разговор зашел о кислороде и парашютах.

Дмитрий Иванович Антонов предлагал еще добавить три баллона кислорода, но Валерий не на шутку рассвирепел:

— Да вы что задумали в штабе перелета? И так на каждого берем по 1200 литров кислорода! Это же вдвое больше прошлогоднего! Мало ли что нужно «на всякий случай».

— А вот парашюты, Валерий Павлович, мы на этот раз рекомендуем прицепные, — снова заговорил Калмыков. — Сами парашюты лежат у каждого на сиденье, а лямки надеты на каждом из вас. Это позволит вам легко передвигаться по самолету. А в случае чего прицепить парашют к лямкам можно за две-три секунды…

— Честно говоря, задумано и сделано отлично, — сказал Чкалов. — Но зачем все это нам — не пойму, хоть убей…

Калмыков растерянно смотрел то на меня, то на Белякова. Антонов улыбался, хорошо зная Чкалова.

— Валерий Павлович! — заметил заместитель начальника штаба перелета. — Все равно придется парашюты брать.

— Зачем? Скажи мне, пожалуйста, дорогуша, зачем? — обратился к Антонову Валерий.

— Ну хотя бы показать американцам, что у нас парашютная промышленность не хуже, чем в США.

— Значит, политика! Это другое дело, но тогда достаточно одного, — ухватился Чкалов. — А три брать безыдейно.

— Почему?

— А я тебе докажу. Вот слушай… Первые десять часов мы идем на небольшой высоте, и, пока соберешься прыгать, уже земля… Дальше ледяное Баренцево море. Ну, положим, прыгнешь и окунешься в него. Долго ты в нем будешь купаться? Думаю, окочуришься, пока тебя кто-либо найдет. Теперь пошли льды Полярного бассейна. Есть высота, есть время собраться и попрощаться с друзьями. И вот ты благополучно опускаешься на льдину. Что ты станешь делать один, без продовольствия и огня, без оружия? Пригодишься только для закуски белому медведю, если еще будешь тепленький да жирненький, как вот мы сейчас. А то и он не станет жрать дохлятину. Значит, нет никакого смысла прыгать в Ледовитом океане. Ну а коли ты прошел двое суток благополучно, то облегченный самолет, при облегченном режиме работы мотора гарантирует наивысшую надежность полета, и, следовательно, нечего нам думать о спасении на парашютах. Что же получается в итоге? Парашюты — дело очень хорошее и нужное, но не для данного случая.

Калмыков, выйдя из оцепенения, развел руками, покачал головой и, обращаясь к Антонову, с возмущением сказал;

— С этими людьми невозможно договориться: вопреки элементарной логике у них свои суждения и свои выводы.

Чкалов озорно улыбался глазами, оставаясь суровым на вид.

— Нужно радоваться, доктор, что мы пытаемся мыслить самостоятельно — в полете за нас думать будет некому.

Антонов незаметно вышел, но вскоре вернулся в нашу комнату, закурил и, улыбаясь, слушал продолжение разговора доктора с командиром «АНТ-25».

Минут через пять телефонист попросил Чкалова подойти к прямому проводу. Звонил заместитель наркома оборонной промышленности М. М. Каганович.

Чкалов возвратился тут же.

— С ябедниками я никаких разговоров вести не намерен! — громко кричал командир «АНТ-25».

Мы с Беляковым оставили свои дела и подошли к Чкалову, около которого молча стояли Калмыков и Антонов.

— Видали, — обратился к нам Валерий, — не успели доругаться, а уже всем известно в правительственной комиссии, что мы не желаем брать парашюты, лишнее продовольствие и ненужное снаряжение.

— Если уж говорить о килограммах, — сердито говорил доктор, — то ваши, Валерий Павлович, ваши личные пять килограммов соли не следует сыпать на мои раны.

Валерий громко засмеялся и больше не стал спорить с

Калмыковым и Антоновым. Действительно, начитавшись рассказов арктических путешественников о трагедии во льдах и, в частности, о цинге, Чкалов приказал взять соли побольше.

Наш «АНТ-25» разбили…

На следующий день Стоман назначил очередной полет, и мы, проводив посетителей, улеглись спать.

Утром, позавтракав в столовой и оставив Белякова готовить маршрутные документы, мы с Чкаловым выехали на аэродром, где, как обычно, интенсивно шли полеты.

Наш самолет стоял в начале взлетной полосы, которая еще в 1934 году была построена специально для разбега «АНТ-25», когда на нем Громов готовился к рекордному полету на дальность по замкнутому маршруту.

Мы уже хорошо видели свою машину и вдруг заметили, что самолет «И-5», планируя на посадку, шел прямо к нашему краснокрылому кораблю.

Не успели мы ахнуть, как истребитель зацепился колесами шасси за правое крыло «АНТ-25» и, перевернувшись в воздухе через нос, упал вверх колесами на бетонную полосу.

Чкалов остановил автомобиль, и мы бросились к месту происшествия. Под вой аэродромной сирены мчались пожарные и санитарные автомашины. Мы подбежали к разбитому истребителю и стали помогать приподнять его немного, чтобы вытащить летчика из кабины, откуда текла струйка крови…

— Да быстрее вы, черти, — кричал Чкалов, — поднимайте как следует! Там же человек погибает…

Вскоре примчалась грузовая с мотористами и механиками, и искалеченный истребитель приподняли, из кабины вытащили раненого летчика. По иронии судьбы это оказался сам комдив Баженов, начальник Научно-испытательного института ВВС.

Тот самый комдив Баженов, при котором Чкалова — испытателя НИИ ВВС — по непонятным причинам передали на «перевоспитание» на курсы недисциплинированных, в так называемую «школу Алксниса».

Лишь когда уложили незадачливого истребителя на носилки и увезли в санитарную часть, Чкалов подошел к своему изуродованному самолету, в консоли правого крыла которого зияла огромная дыра.

Валерий забрался на верх поломанного крыла, где я подробно изучал размеры нашего несчастья.

— Ну что, Ягор? — медленно и спокойно спросил Валерий.

— Значит, слетали через полюс…

Чкалов лег на крыло со мной рядом и стал осматривать и ощупывать рваные края образовавшейся пробоины.

— Повезло ему, — вздохнув, сказал Валерий.

— Хорошенькое дело, повезло! — возразил я.

— Конечно, Ягор, повезло. Ведь он перевернулся на спину и шлепнулся с такой силой.

— Центроплан спас… — заметил я.

— А вот Сашку Анисимова не спас… а его спас…

В это время примчались Стоман, Бердник, Караганов и Авданкин.

В результате предварительного осмотра инженер, механик и мотористы заявили, что авария серьезная и самолет нужно немедленно разбирать и отправлять на завод.

Через три часа сюда прибыли руководители авиационной промышленности со всеми специалистами. Они убедили нас, что через неделю мы сможем самолет опробовать в воздухе.

Но энтузиазм туполевцев мало изменил мрачное настроение Валерия Павловича, которое теперь овладело им с небывалой силой. Он плохо верил, что последствия столь серьезной аварии можно ликвидировать за неделю, а затянись ремонт на более длительное время, может наступить погода с высокими утренними температурами, при которых взлет на «АНТ-25» невозможен. Сколько тогда придется ждать благоприятного утра, неизвестно.

Метеорологи ВВС Красной Армии и Центрального института погоды с 5 июня создали группу наиболее опытных синоптиков. Особую помощь для составления прогнозов оказывали сводки погоды, поступавшие регулярно с дрейфующей станции «Северный полюс».

С 7 июня начали приходить ежечасно сведения от нескольких десятков метеорологических станций по пути перелета, как советских, так и американских (в Сиэтле, Сан-Франциско, Вашингтоне).

13 июня все метеорологические «боги» во главе с генеральным синоптиком перелета Альтовским пришли к выводу, что наиболее благоприятным временем вылета надо считать 18–24 июня.

Когда сообщили Чкалову заключение синоптиков, он стал еще более мрачным и до предела резким. Отделавшегося легким ранением виновника происшествия Баженова Чкалов ругал не стесняясь.

Все готово к перелету

Наконец ремонт самолета закончен. Чкалов воспрянул духом и заторопил всех с подготовкой к вылету.

На радостях мы съездили к своим семьям и объявили им, что скоро отправимся в далекий путь.

16 июня, то есть через двадцать дней после того, как правительство дало разрешение на перелет, Чкалов совершил наш последний контрольно-тренировочный полет. Командир был очень доволен — все работало отлично, а его экипаж полностью завершил подготовку.

Мы объявили Стоману и Берднику, что больше никаких испытаний и тренировок в полете нам не нужно, самолет можно окончательно готовить к рейсу в Америку.

Остаток дня 16 июня был как никогда напряженным. Самолет закатили в ангар, и сразу же его облепили десятки специалистов, стараясь проверить, насколько хорошо работало поставленное ими оборудование, снаряжение, приборы. За их действиями строго следили Стоман и Бердник, не позволяя никому самостоятельно, без их ведома производить какие бы то ни было дополнительные работы.

Экипаж «АНТ-25» также не спал до рассвета, еще раз производя отбор снаряжения и продовольствия.

Спать легли около 4 часов утра, а в 9 уже все были на ногах, так как условились, что в 10 выедем в Москву, в штаб перелета.

Никто не думал, что Чкалов со своим экипажем так быстро закончит подготовку.

Но, видимо, пресса получала сведения о состоянии подготовки экипажа Чкалова помимо нас, скорее всего через работников штаба перелета, в чем мы и убедились, когда прибыли в Москву и заявились к Василию Ивановичу Чекалову — начальнику штаба перелета, в приемной которого шумело множество корреспондентов. Увидев Валерия Павловича, они окружили его плотным многорядным кольцом. Всех интересовало: когда вылетаем?

— Ну что вы, братцы! Побойтесь бога — ведь прошло каких-то двадцать дней, а вы о вылете. Разве мы похожи на авантюристов? Вы понимать должны: не три человека летят — Ягор, Саша да Чкалов — летит вся Советская страна и держит экзамен на глазах всего мира.

Кто-то из атаковавших нас корреспондентов кричал:

— Великолепно! Замечательно! Ну а все же когда старт?

Все записывали слова Валерия, а он уже неторопливо продолжал:

— Я же вам объясняю: так вот, с бухты-барахты лететь не имеем права. Мы ведь понесем на крыльях «АНТ-25» честь

Родины! А значит, как мы можем делать перелет на авось? Это только авантюристы могут поступать подло, не считаясь с последствиями.

А репортеры между тем строчили, занося в свои блокноты мысли командира «АНТ-25». Чкалов понял, что нужно поступить с ними по-иному, и заявил:

— Баста! Большего не требуйте! Сейчас будем решать судьбу большого начала.

Армия корреспондентов прекратила шум и выпустила Валерия из окружения, изумленная сообщением командира «АНТ-25».

Василий Иванович Чекалов и его заместитель Дмитрий Иванович Антонов непрерывно говорили по телефонам, отдавая указания многочисленным представителям заводов, фабрик, научно-исследовательских институтов. Штаб перелета напоминал военный лагерь.

На совещание к метеорологам мы здорово опоздали, но Василий Иванович Альтовский держал свою дружину в готовности, ожидая приезда чкаловского экипажа.

Чкалов, Беляков и я вместе с руководством штаба перелета навалились на загадочные карты синоптиков. Валерий сразу же насторожился.

— Что-то много подозрительных линий! — мрачно басил он. — Это все фронтальные разделы?

— Да, да. К сожалению, погода неважная, — мягко докладывал главный метеоролог перелета, — много циклонов на маршруте и особенно в районе Арктики и Канады.

— А что же ты предлагаешь, Василий Иванович? — жестко и громко спросил Чкалов.

— Общая обстановка такова, что вылет в ближайшие три-пять дней, как мне кажется, разрешать нельзя, — выпалил метеоролог.

— С вами вечная история — «в общем неблагоприятная», — взорвался Чкалов. — А когда будет лучше?

— На 18, 19 и 20 июня ничего гарантировать не можем, — стоял на своем Альтовский.

Между тем Беляков перебирал синоптические карты и о чем-то шептался с представителем долгосрочных прогнозов Дулетовой.

Наконец спокойный, уравновешенный и рассудительный штурман встал и, подойдя к Чкалову и Альтовскому, сказал:

— До Архангельска, а точнее, до Кольского полуострова погода к 18–19 июня будет способствовать полету на малой высоте с большой нагрузкой.

Трудным районом казался участок от Земли Франца-Иосифа

к Северному полюсу. Но метеорологи сами затруднялись точно определить скорость и направление барических систем.

Очень опасным считал Альтовский путь над Скалистыми и Прибрежными горами, где могли встретиться мощные грозовые фронты.

Но, рассматривая детали этого «темного дела», как называл Чкалов долгосрочные прогнозы, мы на ходу мысленно смягчали тяжелую обстановку, и погода на глазах творцов синоптических карт стала заметно «улучшаться». Метеорологи посмеялись и все же согласились, что хотя погодка и неважная, но лучшей в ближайшее время не будет.

Мы ушли втроем в соседнюю комнату посоветоваться.

— Ну, как будем решать, Егор? — спросил Чкалов.

— Что нас ожидает через трое суток, предсказать трудно, но ясно одно: вскоре начнется вторжение теплых масс, и тогда мы застрянем на аэродроме. Важно иметь приличную погоду первые 10 часов, а там будет видно, — ответил я.

— Значит, ты настаиваешь на вылете?

— На вылете послезавтра, не позже.

— А ты, Саша?

— Конечно, погода дрянная, чего тут ругать синоптиков, — рассуждал Саша, — но вылетать все же следует 18 или 19 июня.

— Значит, решили единогласно: вылетаем послезавтра!

Валерий Павлович объявил всем решение экипажа: вылетать 18 июня.

Никому еще не верилось, что при таком заключении метеорологов можно решиться на полет. Не верили и волновались. Но постепенно и метеоспециалисты, и штаб перелета согласились с экипажем. На лицах появились торжественные улыбки. Чкалов уже шутил и подначивал синоптиков, благодарил их, обнимал на прощание и говорил:

— Погода зависит от состояния психики потребителя, дорогие метеорологи. Это учитывайте обязательно. Взгляды на погоду как на красоту — одному нравится, а другого с души воротит…

От метеорологов Чекалов повез нас в главное управление, чтобы, решить вопрос о вылете.

Поскольку беседа здесь затянулась, я попросил разрешения уехать вместе с Беляковым в Щелково, чтобы довести до конца отбор карт Канады, Аляски и северной части США и вместе с конструктором Сергеевым конкретизировать точностные поправки часового механизма солнечного указателя курса. Кроме того, нам следовало принять от представителей института имени Штернберга таблицы предвычислений для ускорения расчета

положения сомнеровых линий[16] Солнца и Луны на период с 18 по 25 июня.

Пока мы с Беляковым бешеными темпами завершали окончательный подбор летной документации, наш командир вел бой за право вылететь завтра. Рухимович, Туполев, Алкснис с пристрастием допытывали Альтовского, который все еще колебался. Только азартная, убедительная речь Чкалова склонила чашу весов в нашу пользу, и Рухимович решился позвонить Сталину.

Иосиф Виссарионович, выслушав наркома, спросил, как относится к вылету экипаж самолета и его командир. Рухимович передал трубку правительственного телефона Чкалову, и тот выложил все откровенно и предельно ясно. Но, видимо, Сталин почувствовал, что летчики спешат, и решил лично поговорить со специалистами метеорологии.

Валерий, Павлович осторожно положил трубку теле фона на место и удивленно смотрел на членов правительственной комиссии.

— Сказал, горячиться в таком деле нельзя, — медленно говорил Валерий Павлович. — Обещал дать ответ попозже.

Большую роль сыграли ученые-метеорологи, убедившие Сталина разрешить Чкалову вылет завтра или в крайнем случае послезавтра.

В 18 часов раздался долгожданный звонок — Сталин согласился с решением экипажа.

А тем временем в нашу комнату непрерывно прибегают запыхавшиеся инженеры, предлагая различного рода инструкции и наставления. Беляков их берет, благодарит за внимание, а потом мне говорит:

— Вот чудаки, думают, их инструкции в полете сойдут за легкую, веселящую литературу.

Наконец все собрано. Что нужно — это маленькая стопка ценных бумаг. А что лишнее — огромная куча переработанной и использованной информации. К маленькой стопке мы присоединили книгу американского полярника ученого Стифансона «Гостеприимная Арктика».

В это время радостный Чкалов ввалился в комнату и, увидев, что экипаж его еще не спит, стал нещадно ругаться.

Но, заметив, что на нас это мало подействовало, Валерий Павлович рассказал, как получили разрешение на вылет.

Мы проспали полных четыре часа. А доктор караулил наш покой.

Я вскочил первым. Час ночи. Пора вставать. Кричу во все горло, и это действует на Валерия и Сашу.

Говорят, история не повторяется. А вот клизму приходится делать, как и в прошлом году. Врачи весьма довольны нашим кротким поведением. Они наблюдали, как проходила и другая, не менее ответственная процедура — надевание сложного обмундирования. Вниз — шелковое белье. Затем — тонкое шерстяное. Потом носки — шелковые и шерстяные. Дальше — свитер и кожаные брюки на гагачьем пуху и, наконец, собачьи унты. Куртки наденем в самолете.

Приехал В. И. Чекалов и повез нас в столовую, где уже поджидали метеорологи с самыми свежими сведениями о погоде.

На аэродроме много народа. Это больше всего провожающие. Они следуют за «АНТ-25», выкаченным из ангара и полностью подготовленным к полету. Теперь его буксируют по бетонной полосе к взлетной горке.

Мы выпили по стакану крепкого чая и съели по бутерброду с икрой и маслом.

Метеорологи сумрачны, на их лицах нет и тени радостной улыбки.

— Погода будет сложнее, чем по вчерашнему прогнозу, — замечает тихо Альтовский.

Наш командир, улыбаясь, говорит:

— Еще ни разу большие сражения на поле брани не протекали по начертанному штабами плану. Он нужен, чтобы решиться на начало, а дальше многое зависит от действий противника, которые можно успешно парировать, лишь видя его с глазу на глаз. Поэтому, друзья, спасибо вам за ваши труды, а что нужно будет поправить, мы увидим сами, когда столкнемся со стихией лицом к лицу.

После этой немного книжной и пафосной тирады Чкалов крепко расцеловался с Чекаловым, Альтовским и их помощниками и тут же уехал к самолету, а мы с Беляковым остались, чтобы детально изучить погоду до Баренцева моря.

Когда мы со штурманом отъезжали от столовой, начало светать. Аэродром как-то затих. Огромное зеленое поле приглядывалось к чистому голубому небу. Ветра почти не было. Прохладно. Моноплан раскинул свои красные крылья и, высоко стоя на горке, казалось, хотел взять в объятия и узкую бетонную полосу, и всех провожающих, столпившихся вблизи «АНТ-25», держа в плотном кольце Валерия Павловича.

Мы пытались миновать эту большую семью друзей и знакомых, корреспондентов и журналистов, но, услышав голос Чкалова и дружный хохот, решили пойти к нему на выручку. Оказалось, что этого только и ждали репортеры.

Сначала нас снимали в полном полетном обмундировании

втроем, затем каждого отдельно, заставляя тут же подписывать приветствия читателям газет или просто давать свои автографы в блокнотах и на книгах.

Вскоре подъехал А. Н. Туполев, а затем руководители наркоматов и ведомств, А. А. Микулин, М. М. Громов.

Все, что Валерий делал в своей жизни — большое, крупное, — он по давно укоренившейся летной привычке называл испытанием. И вот теперь предстояло выдержать новое испытание, оправдать надежды партии и слетать так, чтобы Родина сказала: вот они, наши сыны, воспитанники партии большевиков, люди, которые не боятся никаких опасностей и трудностей, а совершенно сознательно идут им навстречу и во имя и во славу Родины побеждают их.

Наш беспокойный ведущий инженер Стоман тщательно протирал стекла пилотской кабины. Механик Бердник, сидя на пилотском месте, запустил мотор. Бешено завертелся воздушный винт. Мотористы Караганов и Авданкин убрали баллон сжатого воздуха из-под самолета.

В это время подбежал милый и душевный порученец К. Е. Ворошилова Хмельницкий и, целуя нас, просил принять самые лучшие пожелания наркома обороны, который по состоянию здоровья не смог прибыть на проводы лично.

Попрощавшись с провожающими, поднимаемся по лестнице и через задний люк попадаем в самолет.

— Боже мой, да здесь и повернуться негде, — замечает штурман.

Мы тут же кое-что переложили в крылья машины, и в первую очередь парашюты и рюкзаки. На поперечную трубу лонжерона повесили три шара-пилота, в которые каждый из членов экипажа будет собирать жидкость, словно для медицинских анализов. Резиновую лодку перенесли на заднее сиденье. После этого нам показалось, что в кабине самолета стало просторнее.

Часы по гринвичскому времени показывали 0 часов 40 минут.

Вот и убрана лестница. Я задраил задний люк. Беляков уже сидел на бачке для воды, необходимой для пополнения системы охлаждения мотора. Бачок служил одновременно и штурманским местом. Штурман отбирал все, что понадобится для навигации в первые 10 часов полета.

Командир самолета в повернутой козырьком назад кепке занимал пилотское место. Он перевел двигатель на максимальные обороты. Я располагался за спиной Чкалова и также следил за работой мотора.

Двигатель работал безукоризненно.

Чкалов обернулся и спросил:

— Все готово?

— Все в порядке! Проси старт!

Взлет

Валерий высунул руку через боковое стекло кабины. Взвилась зеленая ракета, стартер поднял белый флаг. Караганов и Авданкин одновременно выдернули из-под колес тормозные колодки. Мотор снова заревел на полной мощности. Самолет медленно трогается, словно не желая расставаться с насиженным местом. Но воздушный винт все сильнее разгоняет машину. Черная широкая линия посредине взлетной дорожки уходит под центральную часть «АНТ-25». Панели бетонной полосы мелькают ровно с каждой стороны — значит, самолет бежит по центру. Только бы не свернуть в сторону! Иначе катастрофа… Но Чкалов удивительно спокоен: он в эти критические секунды умудряется еще высунуть в правую боковую форточку кабины руку и помахать ею в ответ на прощальные жесты сотен людей, стоявших вблизи предполагаемой точки отрыва самолета.

Чкалов совершает изумительный взлет. С каждой секундой удары шасси становятся мягче. Справа мелькнул последний ангар. Самолет, еще раз прыгнув, остается в воздухе. Я моментально убираю шасси. Под нами проскочил поваленный специально для нашего взлета забор аэродрома. Часы показывают 4 часа 5 минут по московскому времени или 1 час 5 минут по гринвичскому.

Справа и выше нас уходят назад дымящиеся трубы заводов.

Мне так радостно от мастерского взлета Валерия, что я душу его в объятиях и целую в щеку, стоя на коленях за спинкой сиденья пилота.

Чкалов широко улыбается.

— Ну вот, Егорушка, и полетели… Теперь все от нас зависит.

Беляков, исполняя требования, установленные графиком вахт, готовит себе постель.

Функции экипажа распределены по-старому: Чкалов — первый пилот, я — второй и по-прежнему буду сменным штурманом-радистом, чтобы Беляков мог отдыхать. Рабочий график мы также решили не менять: 6 часов работы и 3 часа отдыха. В общей сложности полет может продлиться 60–70 часов, и каждому из нас придется, если все будет идти нормально, работать 40–50 часов. Самолет уже набрал высоту 300 метров. Чкалов прислушивается к гулу мотора, работающего на максимальной мощности, и, довольный, кричит мне:

— Симфония Александра Микулина! — так командир экипажа характеризует песню мотора АМ-34.

Уже 400 метров высоты. Уплыли под крыло города Калязин и Кашин. Теперь командир «АНТ-25» с нетерпением ожидает Череповец. Он часто ищет в воздухе сопровождающих нас летчиков. Один из них летит на современном скоростном бомбардировщике «АНТ-40», другой на старинном двухмоторном «АНТ-6». Валерий часто махал им рукой, чтобы они подошли поближе и можно было мимикой и жестами обменяться с ними на прощание приветствиями.

Вскоре белоснежный скоростной моноплан убрал шасси, обогнал наш тихоходный «АНТ» и, сделав перед нами прощальные виражи, скрылся в утренней дымке. А за ним отвалил «АНТ-6».

Внизу леса Приволжья. Солнце уже высоко и пригревает Чкалова основательно. Он попросил термос, чтобы утолить жажду глотком чая с лимоном.

Вот и Череповец. Валерий Павлович жадно разглядывает хорошо знакомый город, где он начинал учиться на мастера котельного дела.

Я делаю очередные записи в штурманском журнале. Высота 1200 метров. В кабине тепло, и поэтому отопление еще не включаем.

За спиной Чкалова на койке раскладываю большой мягкий спальный мешок из собачьих шкур. Отто Юльевич Шмидт считает такие мешки лучшими, он и рекомендовал их Валерию. И в это время Валерий попросил меня жестом к себе и высказал поразившую меня мысль:

— Лечу, Ягор, а сам думаю, почему же нам никто не рассказал, как нужно себя вести среди американцев, что говорить, как держаться?

— Да кто тебя должен учить! Ты же коммунист… Важно, Валерьян, долететь, а там будет видно. Да и посольство не зря там завели.

— Долететь мы обязаны! — сердито отрезал Чкалов и со злостью закричал: — А чего ты болтаешься, а не спишь? Ложись-ка лучше.

В 9 часов меня разбудили, и я сменил Чкалова. Самолет шел на высоте 2 тысячи метров, как того требовали графики полета. Нижний слой облаков настолько близок, что отсырели стекла кабины и прохладные пары чувствуют голые, без перчаток руки. Вскоре белая, безмерная облачная муть настолько плотно окутывает самолет, что уже не видны концы крыльев.

По давней договоренности между мною и Валерием слепой

полет — моя обязанность. И Чкалов и Беляков мне верят и поэтому не беспокоятся, что обстановка так резко изменилась, хотя у меня этого спокойствия на сей раз не было, так как при наружной температуре минус 4 градуса началось интенсивное обледенение. Я резко засвистел, вызывая командира. Чкалов с красными от усталости глазами, встревоженный, подлез ко мне и сразу понял, зачем понадобилась его помощь. Лед уже забелил лобовое стекло пилотской кабины и плотно осел на передней кромке крыльев. Лопасти винта из-за того же обледенения стали разновесны, что привело переднюю часть самолета в лихорадочное состояние. Тряска распространялась и на весь фюзеляж. Машина вздрагивала, словно от ударов невидимой, но страшной силы.

— Давай скорей давление на антиобледенитель!

Командир начал резко качать насос, а я открыл капельник и тут же почувствовал запах спирта — он входит в жидкость, способную очищать лопасти и втулку воздушного винта. Удары уменьшились. Самолет стал спокойнее. И лишь хвостовые стяжки, отяжелев от льда, продолжали рывками разбалтывать стабилизатор и киль самолета с рулями глубины и поворота.

Положение было чрезвычайно тревожное, так как всем нам стало ясно: страшнейший враг авиации — обледенение — схватил нас за горло мертвой хваткой. Через час такого полета либо я разломаю самолет, либо он устремится вниз под тяжестью льда.

— Нельзя долго идти на высоте по графику, полезу вверх за облака! — крикнул я командиру экипажа и прибавил обороты мотору.

— Лучше уж вверх! — согласился Чкалов и снова начал качать насос антиобледенителя винта.

Самолет медленно набирает высоту. Лишь через 500 метров слева стали тускло просвечивать лучи солнца.

— Скоро выскочим! — радостно закричал Валерий.

Еще пять напряженных минут, и гигантский воздушный корабль вылез из облачности. Под действием лучей солнца и скоростного напора самолет, освобождаясь от чужеродных наростов, успокоился, продолжая держать курс на север.

Над Баренцевым морем

Мы все еще летели над облаками. Иногда они редели, появлялись окна, сквозь которые чернели воды Баренцева моря. Мелькнуло какое-то морское судно. И снова бескрайняя

облачность, точно занесенная снегами сибирская степь во время долгой зимы.

Между тем наступило 14 часов — конец моей вахты на месте пилота. Бесцеремонно бужу Чкалова, и мы вновь фокусничаем, меняясь местами. Сон освежил командира, у него хорошее настроение.

— Ну что, видно там бороду Отто Юльевича и белых медведей? — шутливо кричит мне Валерий, когда я между летчиком и правым бортом фюзеляжа пробиваюсь назад, точно через заросли кустарника или бурелома в лесу.

— Не спеши, может, еще повстречаем их. Семь часов не видим земли, а у Саши, как назло, выбыл секстант. А помнишь, тебе штурман рассказывал, что без астрономии в Арктике много не налетаешь.

— Да ну тебя, Егор! Валяй к Сашке, он, поди, совсем ухайдакался.

Беляков, устало наклонив голову, силился принять радиограмму. Его посиневшие губы и резко очерченные морщины говорили об утомлении. Александр Васильевич старше Валерия на семь, а меня — на 10 лет. Но его жизнестойкость повыше нашей. Вот что значит строго следовать режиму!

В бортжурнале за последние часы полета нет записей астрономических измерений, и поэтому, куда нас снесло, какой дует ветер на высоте полета нашего «АНТ-25», неизвестно. Слегка поругавшись на эту тему с главным штурманом перелета, я в 14 часов 25 минут принимаю от него вахту. Саша, не теряя ни минуты, укладывается на постель, но его длинные ноги не умещаются на койке-подмостке, и неуклюжие унты смешно выглядывают из-за радиостанции, изредка пошевеливаются и кажутся в этот момент забавными игрушечными зверьками.

Беляков и всегда очень быстро засыпает, а уж в этом случае мгновенно. Чкалов время от времени оборачивается назад и «изображает», как наш чапаевец использует часы досуга.

Я взял секстант и, убедившись, что пузырек его уровня катастрофически мал, немедленно положил умирающий прибор на трубу внутреннего отопления машины.

Но вот командир больше не повертывается в мою сторону. Впереди он увидел темнеющее небо, значит, Циклон Циклонович — так мы называли Альтовского — правильно наворожил: вторая область низкого давления широко расставила сети, чтобы захватить в облачный плен наш краснокрылый корабль, который летит сейчас на высоте 3 тысяч метров при температуре минус 10 градусов.

Через полусферический фонарь солнечного указателя курса я

тоже увидел, что впереди нас поджидает циклон. Нужно было торопиться использовать солнце — ведь уже почти восемь часов продолжается наше неведение точности маршрута. Тем более что сомнерова линия в данный момент должна лечь вдоль меридиана, а это и даст ответ, куда и насколько унесли всесильные ветры наш воздушный корабль.

Я пролез к Чкалову, чуть не зацепив финкой за лицо Белякова, который спал кротко, как ребенок.

Попросив командира точнее держать курс и горизонтальное положение самолета, вернулся к столику штурмана и взял разогревшийся секстант в руки. Видимо, даже Ньютон, открыв закон тяготения, так не радовался, как я, увидев, что пузырь уровня расширился до нужных размеров и теперь можно измерить высоту солнца. Это мною было проделано трижды подряд, и в 14 часов 42 минуты я записал в бортовой штурманский журнал, что нас снесло вправо и, надо предполагать, мы пройдем западную часть архипелага Земля Франца-Иосифа.

Чкалов уже забрался на высоту 4 километра. Наружная температура упала до минус 24 градусов. В кабине стало холодновато, несмотря на включенное отопление. В 17 часов командир стал требовать смены. Я понял, что мне снова предстоит слепой полет, и разбудил штурмана.

На высоте 4 тысячи метров, скорчившись в три погибели, не так легко в тесноте пробраться на пилотское место, но все же и на этот раз мы сменились быстро и ловко.

— Подыши кислородом! — прокричал я Валерию.

Чкалов остался рядом со мной и стал немедленно подкачивать давление в бачке антиобледенителя воздушного винта. Я подобрал температуру подогрева карбюратора, включил все гироскопы на питание от мотора и, развернув самолет точно на север, полез смело в темную облачную муть циклона, постепенно повышая высоту. Решаясь пробивать циклон напрямую, мы все трое надеялись, что при температуре минус 24 градуса обледенения бояться не следует. В 17 часов 30 минут все скрылось из поля зрения, и, точно отрезанный от мира, заэкранизированный облаками, «АНТ-25» спокойно шел на подъем.

Но первые минуты благодушия вскоре сменились тревогой: самолет стал быстро обледеневать, интенсивно покрываться прозрачным льдом. А вскоре начала ощущаться и тряска. Чкалов сзади тормошил меня, торопя воспользоваться антиобледенителем. Я открыл кран до отказа, и биение воздушного винта быстро стало уменьшаться.

— Вот молодцы цаговцы! Какой простой и хороший способ очистки придумали, — хвалил Чкалов творцов антиобледенителя винта.

Но плоскости, стабилизатор и антенна самолета леденели бешеными темпами, а их-то очистить было нечем.

— Ах, как скверно, когда вот так делаешься игрушкой природы, — сетовал Чкалов на судьбу летчиков. — Никто не поймет, что ощущаем мы, пилоты, в такой момент. До слез обидно и до жути страшно подумать, что вот сейчас твой самолет превратится в льдышку и ты безвольно подчинишься стихии, слепым силам природы. Набирай, дорогуша, высоту, царапайся, но лезь выше!

Еще очень загруженный «АНТ-25» даже при полной мощности мотора буквально скреб высоту метр за метром, и, казалось, вот-вот, как обессилевший альпинист, он вдруг сорвется с крутого подъема и полетит в пропасть. Метр за метром, все выше и выше, при лихорадочной раскачке хвостового оперения, на предельно возможных оборотах мотора летит наш многоиспытанный самолет.

Двадцать минут набирали 150 метров, и — о радость! — облака уже кипят под нами. Нас обдают щедрые лучи солнца.

— Вот это да! — восторженно кричит Чкалов и обнимает меня. — Надо же, рукой подать — счастье, а дотянуться не вдруг.

Вновь напряжение спало, и усталость берет свое. Боясь уснуть за рулем, прошу у Валерия трубку.

Наш несгибаемый, бдительный и пунктуальный штурман не дает мне покоя и требует вести самолет по тени от штыря, который он установил перед фонарем пилотской кабины как самый упрощенный вариант СУКа — солнечного указателя курса. Это уже задача, связанная с астрономией, и потому ее выполняешь со свежим интересом.

Валерий не уходит спать, о чем-то думает и затем подползает ко мне на коленях и кричит на ухо:

— Вот когда чувствуешь, как важно зря не перегружать машину. Набрали жратвы почти 10 пудов, и бедняга вылезла через силу.

— А я думаю, Валериан, для таких полетов нужна машина, способная лететь километрах на десяти.

А между тем самолет и под солнцем за полных два часа никак не может избавиться от обледенения. Передняя кромка крыльев и рамка пеленгатора словно покрашены свежими первосортными белилами — на них образовался лед толщиной до полутора сантиметров.

— Подумать только, какая же должна быть влажность, чтобы

так обледенеть за 20 минут при температуре минус 24. Вот тебе и прелести Арктики, — ворчал Чкалов, сползая с бака.

Поговорив со штурманом, командир экипажа забрался в спальный мешок и уснул.

Масломер показывает, что пора добавить в рабочий бак масла из резерва. Пришлось опять будить Валерия Павловича, хотя мне его очень жалко. Чкалов поднялся, быстро оглядел самолет и, довольный хорошей погодой, начал подкачивать ручным насосом масло.

— Здорово Евгений Карлович устроил масляные термосы, — кричал Чкалов, — качаешь и не чувствуешь труда — масло до сих пор горячее!

Кончив эту процедуру, командир меняет меня на пилотском месте. Я напоминаю ему, что нужно беречь антиобледенительную жидкость для винта, ее осталось мало.

Старые, знакомые места

Уже 18 часов без устали летит на север «АНТ-25». Сейчас он идет не колыхаясь. Равномерный гул мотора и пропеллера успокаивает экипаж и наполняет души блаженством и предчувствием победы. Солнца так много, что штурман не может долго усидеть на своем месте. Он часто встает и через астролюк, пользуясь четким очертанием естественного горизонта, берет высоты солнца, производит сложные расчеты и прокладывает сомнеровы линии на полетной карте.

У Белякова на каждый этап полета заготовлены навигационные карточки; на них записаны все сведения, которые могут потребоваться штурману. Из карточки можно всегда узнать, где находится ближайшая радиостанция, ее позывные и мощность, длина ее волны; каков рельеф местности, где расположена ближайшая техническая база на случай вынужденной посадки; названия наиболее удобных звезд для астрономических определений местоположения.

Я вижу, что штурман все время вращает рамку радиокомпаса и ждет каких-то сигналов.

— Пока не услышу сигналов радиомаяка Рудольфа, — говорит Саша, — будем держать один и тот же курс.

Убедившись, что последние часы полета приблизили наш маршрут к меридиану острова Рудольфа, я пробрался к койке, лег в спальный мешок и силился представить себе, что делают наши жены и дети. Сейчас полночь.

А в самолете становится все прохладней — термометр сполз до минус 6 градусов.

Уснуть сейчас легче, сидя за рулем, чем на койке, солнце круглые сутки щедро льет свои лучи. Но, видимо, я все же задремал, так как Валерию пришлось прибегнуть к разбойничьему свисту, чтобы привести меня в чувство.

— Земля! Земля! — услышал я громкий голос Чкалова и заторопился вылезти из спального мешка.

Пробираюсь к Белякову и вижу запись в бортжурнале: «20.00 (по Гринвичу) — мыс Баренца на острове Норбрук архипелага Земля Франца-Иосифа». Через окно кабины блестят, ослепляя, ровные и чистые снега и ледяные поля, из которых таинственно и молчаливо вылети острова архипелага. Валерий качает с крыла на крыло «АНТ-25», привлекая наше внимание к редкостной красоте первозданной природы Арктики.

Я пролез к командиру и, просунув голову между правым бортом и головой Валерия, любуюсь панорамой безмолвия в блеске горящего солнца.

— Старые, знакомые места! — улыбаясь, довольный, говорит мне на ухо Чкалов. — Не изменились с прошлого года.

Самолет спокойно и величаво шел на высоте 4310 метров, а перед экипажем все более и более торжественно раскрывалась панорама архипелага.

Изумительная чистота и прозрачность воздуха, богатство переотраженного и прямого солнечного света создают в Арктике удивительные возможности человеку видеть картины на сотни километров. Вскоре показался остров Луиджа, и Беляков, окончательно уточнив наше местонахождение, спешит дать сведения штабу перелетов. Но вот внизу появилась облачность, и мы остаемся наедине с солнцем.

— Как ни говори, а великолепен Север! — заключает Чкалов. — Раз увидишь — запомнишь на всю жизнь.

Пока мы философствовали о красотах сурового края планеты, Беляков уточнил наш путь по зоне радиомаяка острова Рудольфа. Он действительно четко слышал сигналы маяка и от удовольствия улыбался, глядя в нашу сторону. Улыбки и шутки в полете — это не в стиле Александра Васильевича, а потому я поспешил к нему, чтобы выяснить причину столь необычного поведения.

Беляков гордо поглядывает на карту центральной части Полярного бассейна и говорит:

— Теперь будем двигаться к полюсу точно по намеченному меридиану. Рудольф выручил.

— Значит, летим к Шмидту и Папанину?

— Да, Егор Филиппович, к полюсу.

— А ты не спрашивал радиостанцию базы Рудольфа насчет воздушной экспедиции?

— На проводах в Щелкове полярники мне говорили, что вся экспедиция, кажется 44 человека, во главе со Шмидтом и Шевелевым на кораблях Водопьянова, Молокова, Алексеева, Мазурука и Головина должна была перелететь с полюса на базу острова Рудольфа 18 июня, то есть вчера. И они, не задерживаясь, будут добираться до Москвы, кроме Ильи Мазурука — он останется на всякий случай дежурить на Земле Франца-Иосифа.

Командир прерывает наш разговор свистом и легким покачиванием самолета. Это значит — Чкалов просит смены, хотя в графике вахт она не предусмотрена.

22 часа по Гринвичу. Я сел на пилотское место, а командир направился к Саше, затем полез в крыло, открыл кран питания мотора бензином из очередного бензобака, потом забрался в спальный мешок.

Через полчаса погода резко изменилась: ни вверху, ни внизу ни облачка. Вверху — солнце, обрамленное концентрическими кругами спектра. Внизу — бесконечные ледяные поля с длинными каналами — трещинами. Они чернеют, словно весенние дороги, и это вносит некоторое оживление в арктический пейзаж.

Лучи солнца жгут, от них некуда скрыться. Хорошо, что глаза надежно защищены светофильтровыми очками.

Видимость стала еще лучше, чем мы наблюдали над архипелагом: сейчас, кажется, видишь одновременно пол-мира, все северное полушарие. Высота 4 километра, наружная температура минус 25 градусов, в кабине плюс один градус.

Мы входим в район, где особенно сложна навигация. Компасы, как правильно сообщал нам с полюса Иван Тимофеевич Спирин, от креновой или килевой качки пляшут и крутятся точно пьяные. Поэтому наш шеф-штурман придирается к пилотам по любой мелочи, заставляя нас по тени от какого-то штыря, очень похожего на обыкновенный большой гвоздь, держать курс к полюсу с неимоверной точностью. Правда, чтобы не очень оскорблять самолюбие летчиков-испытателей первого класса, Александр Васильевич в таком случае говорит: «Ведите, Валерий Павлович, самолет по вашему СУКу, да как можно точнее». А ведь настоящий солнечный указатель курса стоит сзади летчика, в астролюке, и игривый световой зайчик, и сложный часовой механизм поворота пеленгатора солнца, и весь прибор инженера Сергеева в целом — это принадлежность штурмана, его святая святых, как и морской хронометр и секстант. Но что поделаешь,

приходится изо всех сил стараться пилотировать «АНТ-25» так, чтобы Беляков не писал официальных записок, которые фиксируются бортовым журналом.

Через 20 минут внизу снова появились облака, закрыв льды.

Наступило 19 июня. Летим только сутки, а устали основательно, и кажется, что прошел месяц. Видимо, это влияние длительного пребывания на высоте и отсутствия аппетита. Ели только один раз и то плохо — бутерброды, куры, ветчина, апельсины и прочее — все лежит пока нетронутым в резиновых мешках.

С наступлением нового дня я сдал вахту летчика командиру корабля, а сам полез за водой. Попить холодной простой воды, когда пересыхает горло на высоте, — нет ничего лучше.

Утолив жажду, присел к штурману.

— Как, Саша, дела с полюсом? Когда?

— Очень сильный встречный ветер. Над полюсом будем не раньше 5–6 часов, — ответил Беляков и уткнулся в кислородную маску.

Меня зовет Валерий Павлович. Просит подкачать свежего масла в рабочий бак мотора. Но за сутки масло в термосах охладилось, загустело и теперь очень тяжело подается ручным насосом. На высоте 4200 метров эта физическая работа ох как нелегка. Пульс стал высоким. Завершив начатое дело, я тут же прилег на постель и, приложив к лицу маску, открыл вентиль кислородной магистрали. Дыхание стало ровным, пульс нормальным, и я незаметно уснул, забыв о полюсе и обо всем на свете.

А в это время Чкалову портил настроение появившийся справа очередной циклон. Вопреки всем теориям они бродят в немалом количестве, развевая над собой космы высоких перистых облаков, желтоватых под действием лучей солнца. Они бродят, как призраки, по огромному воздушному океану, иногда продвигаясь с большой скоростью. Каждый раз они пугали нас обледенениями и часто крали скорость продвижения вперед. Понятно, что и очередной циклон, ставший поперек маршрута, не понравился командиру «АНТ-25». Чкалов стал уклоняться от него влево, считая при этом, что этим самым будет немного скомпенсирован прошлый снос самолета вправо.

У Белякова что-то случилось с радиостанцией. По всем приборам она исправна, но приема нет.

Штурман долго возился у радио, принять же ему ничего не удалось. Он перебрал все лампы, однако и это не помогло. Тогда он решил передать несколько радиограмм без надежды получить квитанции об их приеме.

Пока я, наслаждаясь кислородом, спал, а Саша ремонтировал радиостанцию, Валерий удачно обошел циклон и не затратил ни литра антиобледенительной жидкости из остатка, предназначенного на крайний случай.

Меня разбудили, когда самолет вел командир корабля по СУКу строго на север при солнечной погоде и туманной пелене, прикрывавшей внизу льды. Это было в 3 часа 25 минут 19 июня. Чкалов очень просил его сменить.

Вот он, полюс…

Покурив во вред собственному здоровью, но для утехи души, я попил водички и занял место летчика. Очень уставший, измученный болью в ноге, сломанной еще в детстве, Валерий сразу же забрался в спальный мешок, подышал кислородом и тут же уснул, хотя и знал, что полюс будет вот-вот.

Штурман просит вести самолет с высочайшей точностью, а сам систематически, не торопясь, снимает высоты солнца, которое, будучи справа от нас, дает представление об уклонении от маршрута, а затем, уходя назад, отсекает нам траверз.

Внимательно следя за поведением линий положения, можно было заключить, что мы пдем слегка левее полюса и что рубеж 90 градусов северной широты, то есть точку оси земного вращения, пройдем в 4 часа. С высоты 4150 метров мы оглядывали гигантские ледяные пустыни, испещренные малыми и большими трещинами и разводьями, разбегавшимися в различных направлениях. Компасы стали еще более чувствительны и при малейших кренах вокруг любой оси бешено вращались. Лишь гироскопы работали, как будто бы и нет здесь никакой оси вращения нашей старушки планеты.

Взглянув вниз, мы с Беляковым еще лишний раз поморщились от однообразной дикости льдов и мысленно преклонились перед четырьмя советскими учеными, борющимися на благо Родины и мировой науки за овладение полюсом. Они где-то рядом, совсем рядом, возможно, чуть левее нашего маршрута.

Александр Васильевич старается по радио связаться с Эрнстом Кренкелем и передать ему, Папанину, Ширшову и Федорову наш пламенный привет, низкий поклон и огромное спасибо за те сообщения с полюса, которые позволили правительству разрешить нашей тройке полет в США на самолете «АНТ-25». Прощайте, друзья! Счастливого вам плавания в полярном море на льдине! Прощай, Северный полюс! Пусть

никогда не погнется земная ось!

А экипаж Чкалова вступает в пространство между полюсом и Канадой. Ему предстоит путь над «полюсом неприступности», по маршруту, где еще белые медведи не слышали гула самолета и не видели полярников на льдах.

Александр Васильевич работает предельно напряженно и организованно. Все компасные стрелки, унюхав близость магнитного полюса, дрожат, словно хвост охотничьей собаки, почуявшей близость лисьей норы. Поэтому я получаю строжайший наказ штурмана: пользоваться только солнечным указателем курса, тем самым почти обычный гвоздь, установленный на капоте мотора, становится гвоздем всей навигации на самом трудном участке нашего перелета. Паршивенький штырь возведен в культ астронавигации! И нам, летчикам, приходится все это терпеть, так как «штурман — это ученая сила, а пилоты — исполнители ее велений, обычная рабочая сила», как утверждает наш друг и командир экипажа, которого мы еще не будили и не думаем будить.

«Полюс неприступности»

Зачем будить уставшего пилота, которому предстоит лететь и лететь, да еще над какими белыми пятнами земного шарика?! В сущности, летчику ровным счетом наплевать, что под ним: льды или бушующий океан, леса или горы, пусть даже облачность, ну и шут с ними! Забота пилотов, чтобы мотор и самолет работали, как им полагается всегда работать, и исправно управлять машиной, выдерживая в любых условиях заданный курс. Спи, отдыхай, наш командир, ты одним своим блестящим взлетом тяжелейшего «АНТ-25» с аэродрома Щелково уже сделал половину всего, что нужно для полного выполнения задания.

Другое дело у Белякова. Полюс штурману надавал массу хлопот. В самом деле, почему это мы идем курсом «север»? Ведь мы же полюс перевалили и летим в Америку, на юг? Что-то неладное? Поэтому Саша должен установить солнечный указатель курса так, чтобы оп по-прежнему работал, но показывал курс на «юг». Вот когда особенно понадобилось точное время, которое мог показать только морской хронометр. Вот когда секстант, таблицы и сложные вычисления позволили опытному штурману выработать данные для перестановки важнейшего прибора конструкции молодого инженера Сергеева.

В 4 часа 42 минуты СУК был переставлен и время переведено на 123-й меридиан, ведущий в Америку. Сомнения рассеялись,

самолет идет по-прежнему, а курс — «юг». У Саши теперь все в порядке.

Запиской он официально еще раз напоминает мне, чтобы я не пользовался магнитными компасами; они долго будут неработоспособны, а потому мне надлежит уважать гвоздь сезона, тот штырь, тень от которого указывает нам путь по 123-му меридиану в США. Мы с Валерием обозвали его СУК-4 в отличие от настоящего СУКа, который есть у штурмана. Должен сознаться, что СУК-4, этот простейший прибор, был незаменимым на протяжении полета от Баренцева моря до берегов Канады.

В 5 часов 10 минут Беляков передал телеграмму о выполнении первой части задания: «ЦЩ де РТ + + нр24 + 38 — мы перевалили полюс — попутный ветер — льды открыты — белые ледяные поля с трещинами и разводьями — настроение бодрое».

А справа видим новый циклон. Приятно, что он тянется параллельно маршруту.

В 6 часов бужу Валерия. Он, как обычно, сразу идет к штурману. Беляков ему сообщает о проходе полюса. Валерий рад, как ребенок. Он смеется, и от этого множество морщин на его лице собираются гармошкой. Часто выглядывает за борт и, ослепленный блеском солнечных лучей, щурится, отыскивает свои очки со светофильтром и снова оглядывает просторы двух океанов — воздушного и Ледовитого.

Валерий подходит ко мне.

— Как дела? Что же вы, черти, не разбудили?

— Пожалели… Да чего там было смотреть, кроме снега, истоптанного лыжами самолетов экспедиции Водопьянова.

— Ну и подлецы! — шутливо корит нас командир.

— Хватит с тебя «полюса неприступности»! Это тебе больше по характеру.

— Мошенники! Мне так хотелось взглянуть на вершину мира и на папанинцев.

— У папанинцев шел снег, а на вершине торчит кусок здоровенной оси твоего любимого шарика. Заметили, что ось сильно поржавела.

— Папанин человек хозяйственный, догадается покрасить и смазать ее, — бурчит над моим ухом довольный командир экипажа, зорко вглядываясь в даль, где виднеется очередной лохматый циклон.

— Нужно, Егор, дать телеграмму Сталину о проходе пупа Земли…

— А разве Саша не донес?

— Он нацарапал какие-то «ЦЩ де РТ…», сухарь окаянный.

— А ты сам напиши текст и прикажи передать его.

— Пойду сочинять…

Чкалов ушел к штурману. Я видел, как он взял блокнот и стал быстро писать. Он вырывал, комкал лист и снова принимался за творчество. Когда он закончил и передал Белякову две страницы текста, штурман взял радиожурнал и пространное донесение командира «АНТ-25» превратил в лаконичное послание.

«Москва, Кремль, Сталину.

Полюс позади. Идем над полюсом неприступности. Полны желанием выполнить Ваше задание. Экипаж чувствует себя хорошо. Привет.

Чкалов, Байдуков, Беляков».

Чкалов, меняя меня на пилотском месте, пожаловался:

— Сухарь твой Санька! Выбросил всю лирику человеческой души. Всего 23 слова пропустил, профессор.

— Так ведь Саша учитывает, что Сталин — человек весьма занятой и твою душещипательную лирику читать ему недосуг.

— Ладно, ладно, я это вам еще припомню, — грозил Чкалов.

— Ты же, Валериан, знаешь, что мы работаем по радиотелеграфу только цифровым кодом, а в нем нет места ни для ямбов, ни для хореев… Даже Пушкину не пролезть через наш радиожурнал.

Но первому летчику уже было не до шуток — самолет подходил к облачному морю. Горы облаков создают иллюзию внезапно застывших пенистых волн. Чкалов прибавляет обороты мотору, «АНТ-25» постепенно набирает высоту, оставляя под собой причудливой формы нагромождения кучевых облаков.

На высотомере уже 5 километров. После 30 часов полета на такой высоте не только работать, даже лежать в спальном мешке становится трудновато. Но Чкалов упорно не надевает кислородную маску, твердя себе: «Потерпи, пока есть силы, путь еще далек, и неизвестно, что ждет впереди».

А Беляков, работавший много часов без смены, устал и не может обходиться без кислорода.

В 9 часов 40 минут я почти без желания полез в первую кабину менять Чкалова, у которого от высоты, накопившейся усталости и кислородного голодания так сводит левую ногу, что больше трех часов сорока минут он не мог усидеть на пилотском месте. Все это означало, что график вахт на корабле окончательно сломан и штурману Белякову придется еще долго работать без отдыха, учитывая, что мы преодолеваем самый сложный участок намеченного маршрута.

Усевшись в кресло и взявшись за штурвал самолета, я ощутил

сильное сердцебиение. Видимо, сказалось чрезмерное напряжение сил, которые пришлось затратить на виртуозную смену летчика на столь большой высоте полета. Даже наш богатырь Валерий почувствовал себя скверно, когда попытался подкачать масла, — у него закружилась голова, и он кинулся к кислородной маске. Он виновато посматривал то на Сашу, то на меня и, почувствовав себя немного лучше, немедленно отложил маску и перекрыл кран.

В 10 часов 45 минут я заметил, что в расходном баке началось снижение уровня бензина. Значит, нужно теперь переключиться на питание из крайних, крыльевых. Эта трудная на большой высоте работа досталась командиру. Скорчившись, он полез в крыло, переключил несколько кранов, а потом ручным насосом выкачал остатки горючего из главных баков в расходный бачок.

Командир сильно побледнел после таких манипуляций.

— Не валяй дурака! Дыши кислородом! — И я протянул ему свою маску.

Валерий уткнул усталое лицо в маску и, сделав несколько глубоких вдохов, сказал:

— Еще неизвестно, как придется над Кордильерами ночью, дорогуша… Там понадобится кислород.

Я хотел было тоже переключить кран, но Чкалов сурово загрохотал:

— Вот этого уж не допущу. — И он, открыв вентиль до отказа, пристроил на моем лице маску. — Чапай держится, но вижу, что ему приходится туговато…

Чкалов прилег на постель. Беляков прислал записку: «Идем с попутным ветром, скорость путевая около 200 километров в час». Это хорошо! Может, быстрее проскочим проклятый циклон.

К 11 часам наш «АНТ-25» шел на предельной его высоте — 5700 метров и от малейшего колебания просаживался вниз и цеплял за отдельные вершины бурлящих кучевых облаков. Иногда самолет оказывался окруженным белоснежными парами и с трудом выбирался из облачных ловушек, где его то подбрасывало, то осаживало вниз. Верхняя граница облачности все повышалась и повышалась. Я пытался уклониться влево, чтобы обойти ее, но проходило 10–20 минут, и самолет вновь оказывался перед еще более высокой преградой. Одно время мы повернули почти назад, но и такой маневр не принес успеха — перед нами высилась облачность высотой не менее 6500 метров.

Беляков разбудил командира, и они вдвоем, забравшись на резервный маслобак, перегнулись через мое сиденье — один

слева, другой справа, — и мы стали судить и рядить, что же делать дальше.

— Чеши, Егор, прямо в пекло, тебе не привыкать, — воодушевлял меня командир.

Беляков уточнил курс, и мы врезались в темные шевелящиеся пары жидкости с температурой минус 30 градусов. Бедный наш старенький, горевший, много раз ломанный «АНТ-25» вздрагивал от сильных восходящих и нисходящих потоков циклонической массы и, просаживаясь, терял высоту.

Чкалов и Беляков, пользуясь по очереди одной кислородной маской, не отходили от меня, понимая, что от этого слепого полета зависит многое. Все мы боялись, конечно, обледенения. Хотя температура наружного воздуха и была очень низкой, но чем черт не шутит. Как говорят, пуганая ворона куста боится. Так и мы напряженно глядели на кромки крыльев.

Самолет швыряло словно щепку, я еле справлялся со слепым полетом. Мне уже ничего не было видно через переднее стекло кабины пилота: сантиметровый лед скрыл водомерное устройство, показывающее уровень жидкости, охлаждающей мотор, не виден СУК-4.

— Нельзя дальше так лететь! — с трудом прокричал мне Чкалов.

Я и сам вижу, что за час полета образовался толстый слой льда, который ухудшает профиль крыла и сильно перегружает самолет. К тому же антиобледенительная жидкость винта кончилась, и самолет угрожающе стал вибрировать от носа до хвоста.

— Пойдем вниз! — И я решительно убавил обороты мотору.

После 36 часов полета двигатель впервые получил неожиданный отдых и, очевидно с непривычки, несколько раз похлопал в глушитель выбросами недоработанного газа.

Быстро теряем высоту. На трех километрах внизу вдруг зачернело, и самолет вскоре оказался между двух слоев облачности.

Вверху остались слоисто-кучевые облака, которые принесли нам неприятности, внизу виднелась разорванная облачность, и сквозь нее как будто проглядывался какой-то остров.

Чкалов и Беляков бросились к картам и через боковые иллюминаторы пытались установить, что же сейчас под нами, где мы находимся.

Термометр наружного воздуха показывал ноль. Я надеялся, что в этих слоях мы быстро избавимся от наросшего на самолете льда, и стал прибавлять обороты мотору, чтобы вывести машину в горизонтальный полет.

В это время из передней части капотов мотора что-то вдруг брызнуло. Переднее стекло еще больше обледенело. Запахло спиртом. Я сразу сообразил, что случилось почти невозможное — вероятно, трубка, отводящая пар водяной системы охлаждения мотора, замерзла оттого, что ее конец не стал достаточно обогреваться выхлопными газами двигателя, когда я сбавил его обороты, чтобы самолет опустился в более теплые слои воздуха. А если это так, то накопившийся пар настолько поднял давление в расширительном бачке, что его просто разорвало, а воду из него выбросило наружу и теперь она осела льдом на фонаре пилотской кабины.

Мурашки побежали по телу. Я закричал во всю мочь, чтобы мне дали финку. Валерий тут же подскочил и подал острый охотничий нож. Просунув через боковую форточку руку, я быстро начал срубать лед на переднем стекле. Взглянув в образовавшийся просвет, побледнел: штырек водомера, или, как мы его называли, «чертик», установленный над расширительным бачком системы охлаждения, скрылся из-под стеклянного колпачка, а это означало, что головки цилиндров двигателя не омываются холодной водой, и если не выключить зажигание, то через 5–6 минут мотор заклинит, он остановится или разлетится на куски, и дело завершится пожаром. Я немедленно убавил обороты и начал бешено работать ручным водяным насосом, которым мы подкачивали воду в систему охлаждения, беря ее из резервного бака.

Но — увы — насос не забирал воду и ходил легко, вхолостую. Неужели катастрофа? Неужели приближается беда, которая приведет нас к вынужденной посадке в мрачном районе «полюса неприступности»? Кричу Чкалову:

— Насос не забирает воду! Воды, воды дайте, иначе сожжем мотор!

И вот где друзья проявили хладнокровие, мужество и находчивость, спасшие нас от страшного несчастья.

В такие вот минуты смертельной опасности за внешним спокойствием Чкалова особенно чувствовалась его огромная внутренняя сила. Трезво оценив обстановку, он мгновенно принимал нужное решение и при этом держался хладнокровно, уверенно. И у окружающих появлялась уверенность, что выход есть, может быть найден.

Чкалов бросился к запасному баку и вместе с Беляковым начал осматривать его. Там было пусто. Где взять воду? Я продолжаю планировать — осталось только 2 километра высоты.

Обернувшись назад, вижу, что Валерий и Саша режут резиновые мешки с запасной питьевой водой. Но они промерзли

настолько, что, пробив ледяную корку, друзья находят лишь несколько литров незамерзшей жидкости. Они спешно сливают эти остатки воды в бачок и дают мне сигнал закачивать систему. Но альвеерный насос снова работает впустую.

Валерий подбегает ко мне и сам пытается быстро качать альвеер.

— Вот беда! Не берет!

— Шары-пилоты! Попробуйте из них добавить! — вдруг догадался я.

Чкалов кинулся в хвост, за ним Беляков. Вскоре содержимое трех шаров-пилотов было слито в бачок. И — о счастье! — насос стал напряженно закачивать смесь чистой воды с запасами человеческой жидкости, которую теперь мы не сможем сдать врачам для анализов.

Штырь-поплавок действительно, как чертик, неожиданно вынырнул снизу и показался под стеклянным колпаком.

Валерий и Беляков не отходят от меня. Чкалов кричит:

— Егор! Давай набирай высоту, а я покачаю насос! А ты, Саша, разбирайся, уточняй, что это за острова мы видели…

Осторожно прогревая мотор увеличением оборотов, я постепенно отогрел обледеневший конец пароотводной трубки, а затем стал набирать высоту. Обсуждая происшествие, мы втроем пришли к выводу, что после замерзания конца пароотводной трубки и нарастания давления в магистрали у нас не разорвало расширительный бачок водяной системы охлаждения двигателя, как мы сначала думали, а, как положено, сработал редукционный клапан, через который и выбросило катастрофически много воды.

Мы вновь летим на высоте 5 километров и вскоре вторично убеждаемся, что в облачности долго лететь нельзя — самолет начинает обледеневать. Снова ко мне пробираются командир и штурман, и мы решаем, как быть.

— Вниз, — предлагаю я.

— Только не так, как первый раз, — просит Саша.

Теперь я немного уменьшаю обороты мотора, снижаюсь больше всего за счет увеличения скорости на планировании. Чуть ниже трех километров облачность кончилась, перед нами, насколько видит глаз, тянутся большие острова. В проливах сплошной лед, отсвечивающий разноцветными красками. Он словно цветная мозаика. Я качаю самолет, призывая товарищей полюбоваться грандиозной цветной панорамой редкостной красоты.

Чкалов просунул голову в пилотскую кабину левее, а Беляков правее моей, и я им что-то говорил о красотах Канадской Арктики.

— Хорошо теперь заниматься поэзией, а вот эти три часа борьбы с циклоном нам дорого достались, — окал Чкалов над моим левым ухом.

— Поди, струхнули?

— Ну а как ты думаешь! Ведь в этих районах ни черта нет: ни метеостанций, ни полярных экспедиций, — отвечал командир.

— А ты, Саша?

— А он, Чапай, как может дрейфить? — подначивал Валерий штурмана.

— Чего греха таить, дело было неприятное, — устало отвечал Александр Васильевич.

Пользуясь тем, что лица друзей соприкасались с моим, я, поцеловав обоих в колючие, уже заросшие щеки, сказал:

— Ну вы и мастера же выкручиваться!

— Ладно, расчувствовался, — добродушно проворчал Валерий и уполз назад. За ним ушел и Саша.

Конечно, красоты Арктики после упорной борьбы со стихией тянули на размышления о возвышенной музыке и поэзии. Но в полете обстановка меняется как в калейдоскопе. Уже закрадываются сомнения: не утащил ли нас дьявол в Гренландию? Что это за такая огромная коричневая земля, изрытая бесчисленными оврагами и речками? Внутри складок — снег, вместо рек — лед. Берега островов высокие и обрывистые, и вид их очень схож с северной частью Кольского полуострова. Может, и впрямь это Гренландия?

Беляков непрерывно снимает секстантом высоты солнца. Сомнеровы линии ложатся через остров Банкс. Валерий принес карту, и мы вместе подтверждаем, что под нами тянется именно остров Банкс.

Чкалов говорит:

— Сашка вымотался совсем… Давай я сяду за штурвал, а ты позволь вздохнуть Чапаю, пока погодка есть.

Я отдаю управление самолетом командиру, достаю резиновые мешки с путевым довольствием. Вот курица, мясо, ветчина, апельсины, яблоки, шоколад. Ведь мы за 40 часов полета только раз ели, да и то часов 30 тому назад.

Выбираю розовое яблоко. Оно промерзло, но очень сочное Даю товарищам по яблоку и сам начинаю уплетать. Апельсины совершенно промерзли и только на трубе обогрева кабины кое-как оттаяли. Командир отказался от этого блюда. Штурман не побрезговал и апельсином и курочкой. Но я поработал за всех — все, что оставалось, прикончил на месте.

И как же хорошо лететь на высоте 3,5 километра — дышится легко, настроение великолепное, все неудачи и несчастья быстро

забываются. А после того как покурил трубку, которую Валерию подарил летчик-испытатель и конструктор авиеток Вася Степанченок, я готов был сыграть на балалайке нашу сибирскую: «Ты подгорна…» Но балалайки нет, и, уступив постель чрезмерно переработавшему все вахтенные нормы штурману-радисту Саше Белякову, сажусь на его место, то есть на бачок с резервной смесью, которая пришлась по вкусу мотору АМ-34 и, быть может, спасла нас от верной гибели.

Смотрю в штурманский журнал. «13 часов 27 минут: сквозь разрывы виден остров Банкса». По карте вижу, что остров Банкс тянется вдоль маршрута на сотни километров. 16 часов 40 минут: все еще видна коричневая земля гигантского острова. Наружная температура всего минус один градус. Внутри самолета — плюс 9. Высота прежняя — 3,5 километра. Отсутствие всяких трудностей. Как на курорте. Но когда я беру журнал связи, то блаженное состояние меняется, как вода при понижении температуры вдруг застывает и превращается в лед. Дело в том, что еще в 11 часов 15 минут была передана Беляковым в Москву и на Диксон телеграмма: «Все в порядке, перехожу на связь с Америкой. Путевая скорость 200 километров в час. Рассчитываю быть в 13.40 над островом Патрика». С тех пор никаких сообщений на борт «АНТ-25» не принято. Что это значит? Прежде всего это предвещает нам полет над чужими странами без знания погоды. Ситуация не из лучших…

Но пока мрачные мысли не растревожили мою душу, я не хочу портить настроения Валерию, который при исключительно хорошей погоде оставляет южную оконечность острова Банкс и сейчас ведет наш «АНТ-25» над чистой водой.

Мыс Пирс-Пойнт

Чистая вода казалась несуразностью после непрерывных льдов «полюса неприступности». Да и сейчас она выглядит чем-то лишним, так как чуть левее или чуть правее все еще тянутся вместо проливов льды, а у берега еще стоит солидная лента берегового припая.

В 16 часов 15 минут под нами проплыл мыс Пирс-Пойнт, о котором мы еще в Москве столько говорили.

Итак, основное задание экипаж уже выполнил — под нами Канада, и мы имеем право теперь сесть на первый попавшийся аэродром.

Я незаметно подлезаю к Чкалову сзади и слышу, что командир поет свою любимую: «Распрягайте, хлопцы, коней…»

Значит, и он думает о том же самом, и я потихоньку возвращаюсь на место штурмана.

Подсчитываю итоги полета. Пройдено 6200 километров пути. А сколько километров съедено прожорливыми ветрами Арктики? А сколько затрачено лишнего горючего на тяжелые подъемы в облаках, на обходы циклонов? Сделано примерно тысячи полторы лишних километров, то есть около 25 процентов общего пути. Но кто нас осудит, если поймет, что мы были исследователями этого трудного пути, что этот путь пройден впервые, и пройден неплохо. Теперь на основе нашего полета могут по этому пути летать самолеты с большей скоростью и с более рациональным расходованием энергии и горючего.

16 часов 37 минут. Отличный антициклон. Облаков почти нет. Горючего в баках самолета много. Как тут можно изменить первоначальное желание — достичь территории США? Конечно, нужно лететь в Соединенные Штаты.

Мы все еще отдыхаем, летя на высоте 3 километров. Легкая дымка и тепло.

В 18 часов показалось Медвежье озеро.

Отмечаю на карте исключительную точность соблюдения намеченного пути. Затем составляю итоговое донесение для передачи через канадские радиостанции в Советский Союз. Начинаю работать с передатчиком и констатирую слабую отдачу в антенне. Все остальное на радиостанции работает хорошо, и я решаюсь передать подготовленный текст.

«Всем от РТ № 35. Сталину, Ворошилову, Рухимовичу, М. Кагановичу, штабу перелета.

«Я понимаю, как вы беспокоитесь. Но поймите и нас, что полет происходит хотя и четко, но не так просто. Трудных часов полета было немало. Теперь я свободен от слепого полета, так как в начале Канады ясно и тихо, и передаю вам от экипажа наилучшие пожелания в ваших делах. Благодарим за все и просим не беспокоиться. Трудное побороли и рады, что в основном уже решили задание своего правительства и своего народа. Привет! Байдуков».

По второму варианту

Погода продолжает нас радовать. Внизу все еще проплывает огромное Медвежье озеро, прикрытое плотным льдом. По-прежнему безжизненна голая коричневатая земля. Без леса и кустарника она кажется выжженной пустыней, хотя это не совсем верно, если учитывать льды на озерах. Скоро будет 3 часа, как

Беляков спит, я делаю вид, что по горло занят штурманскими делами — ведь погодка отличная, видимость лучше не надо, поэтому ориентироваться и выдерживать маршрут ничего не стоит.

Мне скоро менять Чкалова, и следовало бы малость отдохнуть, но будить Александра Васильевича жалко — он очень много затратил сил на участке от Кольского полуострова до островов Канадской Арктики. Пусть поспит еще на новом, облюбованном им месте — прямо на днище фюзеляжа. Под головой его стопка книг, и в их числе «Гостеприимная Арктика» Стифансона. К нему мы собираемся долететь. Ноги штурмана протянуты куда-то под заднее кресло второго управления самолетом.

Пробираюсь к Валерию. Многочисленные приборы пилотской доски указывают, что сердце «АНТ-25» — мотор — имеет нормальный пульс.

Обороты двигателя сбавлены до 1480, и это кажется слишком неестественным, прямо диким: почти нет шума и нет того задорного звона, который стоял непрерывно в течение предыдущих 42 часов полета.

В кабине спокойно можно разговаривать на расстоянии до 2–3 метров. И, пользуясь новым удобством и хорошей погодой, мы с Валерием болтаем без умолку.

— Кажется, что мы в тренировочном полете проверяем работу мотора и приборов, — улыбаясь, говорит Чкалов.

— Конечно, в тренировочном. Если собираешься лететь через Южный полюс, то этот считай за учебный полет…

— Для юга, Егор, нужна другая машина! Понял? С герметической кабиной! Такую нужно заказать.

— На это, Валериан, уйдет года два-три.

— А мы, Егор, пока что на этой старушке вокруг шарика крутанем…

— С посадками?

— Может, с дозаправками в воздухе… Думаю, Андрей Николаевич сумеет такое изобразить.

— Умеешь фантазировать, — говорю я командиру и переключаюсь на будни нашего полета: — Не пойму, в чем дело с радиостанцией — нет нужной отдачи в антенне. И никто ни слова не шлет нам сведений о погоде

— В чем же дело, товарищи радисты? — спрашивает меня с хитринкой Валерий.

— Пока причину не установили…

— Это негоже… В Америку с неисправной рацией нельзя, — заключает командир.

Я ухожу к штурманскому месту. При отличной погоде от безделья так тянет ко сну. Положив голову на столик, незаметно засыпаю. Но спать пришлось недолго — Чкалов, качая самолет, быстро поднял меня на ноги. Ровно 19 часов. Бужу Белякова, отдаю ему бортжурнал, а сам отправляюсь менять командира на вахте летчика.

В 20 часов справа к маршруту круто подошла жирная и извилистая река Маккензи, выносящая свои воды в Ледовитый океан. Река уже очистилась от льда, большие разливы говорят о недавнем половодье и начале весны в этих местах. Внизу появляются отдельные гряды невысоких гор. Это отроги хребтов, расположенных в районе реки Маккензи. По мере увеличения высоты появляются огромные образования кучевой облачности самых фантастичных форм. Начинает побалтывать. Направляю машину между облачными грядами, постепенно набирая высоту, так как мы подходим к горным вершинам, возвышающимся над уровнем моря до 3 километров.

Чкалов продолжает дремать в спальном мешке, а Беляков упорно докапывается до причины скверной работы передатчика.

Тем временем погода начинает ухудшаться. Откуда-то издали слева надвинулся солидный циклон, преграждая нам путь. Справа виднелся на горизонте просвет. И так как видимость по горизонту была еще большая, я решил, что лучше всего уклоняться вправо с постепенным набором высоты, а затем, когда высота полета будет больше высоты облачности, свернуть на прежний курс. Идти напрямую в облачности мне не хотелось, так как температура на высоте 4400 метров была минус 15 градусов. А недавний опыт показал, что самолет может обледенеть и при более низкой температуре, чем сейчас.

С каждой минутой обстановка обостряется. Циклон над горами, вершины которых достигают уже 4 километров, не позволит в случае обледенения уйти вниз, в теплые слои воздуха, перепрыгнуть же через высокую облачность мы не сможем. Антиобледенительная жидкость для винта закончилась. Запасы кислорода иссякают. А впереди — ночь.

Что делать? Лететь ли дальше или возвратиться немного назад и сесть на один из аэродромов Канады? Или пробиваться в Штаты? Благо запасы бензина еще есть, материальная часть работает отлично. Даже радиостанция, много часов практически не работавшая, исправлена умелыми руками Белякова. Оказалось, что кто-то из нас, когда лазил между бортом фюзеляжа и радиопередатчиком, задел за провод антенны и сделал надрыв. И только поэтому ток в антенне был мал. Теперь все исправлено, но

никто нам не отвечает по условному метеокоду, который давно повез в Америку наш старый товарищ корреспондент газеты «Правда» Лев Борисович Хват. Иногда Саша ловит отрывки каких-то сообщений на английском языке, которым он еще не овладел. Однажды штурман поймал сообщение радиолюбителя об очень скверной погоде в районе Прибрежных гор. Эту телеграмму Беляков разобрал отлично, так как она была передана по-французски.

Обо всем этом я думаю, продолжая набирать высоту. К 21 часу я вел самолет на 5500 метрах. Сверху точно навес из высокоперистых облаков, просвечиваемых солнцем.

Саша надел кислородную маску. Валерий почувствовал высоту, проснулся и полез к заднему сиденью также подышать кислородом.

Внизу появились на короткое время разрывы в облачности, и я заметил, что нижний слой ложится на вершины горных хребтов.

22 часа 50 минут. Высота 6 километров. Похолодало. Наружная температура минус 20 градусов. Только теперь нам стало ясно, что внутреннее отопление кабины самолета неэффективно, когда мотор работает в последней части пути на пониженных оборотах, чтобы экономить бензин, как это предусматривают графики Тайца и Ведрова. Поэтому неудивительно, что вода, а точнее некая смесь в резервном бачке, застыла. С другой стороны, увеличить обороты двигателя ради повышения температуры в кабине самолета — тоже не выход, так как бензина тогда не хватит, чтобы достичь США.

После 46 часов полета на 4–5 тысячах метров лететь на высоте до 6 километров — это не шутка, даже для таких закаленных испытателей, как Чкалов.

Я прошу командира сменить меня хотя бы на короткий срок. В 23 часа Валерий прикладывает последние силы, чтобы совершить виртуозную смену вахт. Валерий сильно побледнел, из носа пошла кровь. У меня закружилась голова, и я долго отлеживаюсь на баке, за спиной летчика. Чкалов прильнул к кислородной маске. Носовое кровотечение еле остановилось. Я едва дополз до свободной кислородной маски и сразу освежился, набрался сил.

А облачный барьер так и заставляет подворачивать вправо. Командира это стало сильно беспокоить, и он, покачав самолет, приглашает меня к себе. Я снова сменяю командира. На высоте 6 километров передача управления физически настолько тяжела, что пульс повышается до 140, а сердце слегка покалывает. Кислород снова приводит меня в работоспособное состояние.

Оглядываю контрольные приборы мотора: все нормально. Только водомерный поплавок немного опустился: запасная смесь замерзла, и водяной насос работает вхолостую.

Беляков сообщает, что кислорода осталось в запасе не более чем на один час полета. Я зову к себе командира и штурмана. Мы обсуждаем, как действовать дальше, учитывая, что долго без кислорода на высоте 6 километров лететь опасно, особенно после двух суток непрерывного полета.

Штурман принес карту со вторым вариантом маршрута, который был нами предусмотрен перед вылетом. Его основная идея — пересечь Скалистые горы поперек и достичь Тихого океана до наступления ночи, а затем снизиться и следовать вдоль берега темное время суток, держа курс на Сиэтл, Сан-Франциско.

— Только так, Егор! — бледный, усталый, медленно говорит Валерий. — К Тихому пробивайся, к Тихому! А мы с Сашей ляжем, чтобы все остатки кислорода тебе… Понял?

— Понял-то понял… А как вы-то без кислорода?..

— Лежа выдержим. За нас не бойся, — подтвердил штурман.

Я даю полные обороты мотору. Больше б тысяч метров наш безотказный «АНТ-25» не берет. Держу курс к Тихому океану. Облака окутали самолет. Начался очередной полет вслепую, по приборам. Очень сильно швыряет машину, и трудно удерживать намеченный курс к Тихому океану. На высоте 6100 метров вышли за облака. В 22 часа 50 минут меня меняет Чкалов и, брея верхушки кучевых облаков, продолжает полет поперек Скалистых гор. В 23 часа 55 минут я опять принимаю от командира вахту летчика и вскоре врезаюсь в мрачную темную стену облачности. Через 45 минут слепого полета кончился кислород, без которого пилотировать самолет на шестикилометровой высоте очень тяжело, хотя я и тренированный летчик. А мои милые друзья — Валерий и Саша, — прижавшись друг к другу, сиротливо и смирно полулежат возле радиостанции, приемник которой штурман держит включенным и упорно ждет вестей от канадских и американских метеостанций.

0 часов 48 минут среднего гринвичского времени 20 июня. Значит, это наступило утро? Нет, по местному времени скоро будет вечер, а потом и ночь.

Уже более трех с половиной часов мы идем к Тихому океану и, по всем расчетам, должны пересечь горные хребты. Начинаю снижение. На высоте 4 тысяч метров сквозь разрывы нижних слоев облачности вижу воду.

После двух суток мук и лишений, кислородного голодания, после 48 часов полета мы наконец вышли в район, где

обледенение нам не страшно — можно уйти ниже к водам теплого океана, здесь будет плюсовая температура. Теперь важно не попасть в грозовую облачность.

Чкалов и Беляков оживились. Штурман дает мне новый курс — 108 градусов, рассчитывая постепенно подойти к берегу. Я опускаюсь до 3500 метров, чтобы обитатели длиннокрылого корабля подышали воздухом высокогорных курортов.

Александр Васильевич выглядит устало, но своих строгих требований к нашему брату — пилотам — не снижает, напоминая, какой следует держать курс. Он говорит, что Чкалову нужен отдых, так как у него снова пошла кровь, когда он лазил в крыло, чтобы сделать переключение кранов бензиновых баков. Я поглядел на нашего Чапая — у него тоже был видик не из тех, какой он всегда имел утром на Щелковском аэродроме.

— Вы оба ложитесь, пока есть возможность лететь на курортной высоте, — советовал я Белякову.

Чкалов послушался и лег на койку, а Саша все время вертелся около меня, поджидая разрывов в нижних слоях облачности и тумана, скрывавших берег.

В 1 час 20 минут слева увидели какие-то острова. Они угрюмы, скалисты и многие покрыты снегом.

Мелькнули тихие воды, так как не видно беленьких полосок от пенящихся волн. Солнце спрятано облаками уже много часов, и поэтому невозможно определить точное местоположение самолета. Внизу снова все закрыли облака и туман. В 2 часа 25 минут и Белякова потянуло ко сну. Он снова улегся на полу кабины.

Через час штурман проснулся. Увидев тусклое солнце почти на горизонте, он секстантом измерил его высоту. Откуда-то спереди и чуть справа вылезла любопытная луна и, словно подсмеиваясь над нами, то пряталась в верхних слоях облаков, то вновь выглядывала. Беляков взял и высоту луны. Лучшего не придумаешь — астрономические расчеты могут дать прямо точку местонахождения. И действительно, через 20 минут Саша официально объявил, что подходим к северной оконечности островов Королевы Шарлотты.

В 4 часа Валерий Павлович проснулся. Этому богатырю достаточно было короткого отдыха, чтобы вновь сесть за штурвал.

С большим удовольствием я сдаю вахту летчика, обращая внимание командира на то, что красненький «чертик», указывающий уровень жидкости водяного охлаждения мотора, чуть ниже оптимума, а в резервном баке некая смесь, точнее ее остатки, замерзла. Ко всему прочему термометр воды отказал, и

теперь очень важно не перегреть мотор и не выпарить воду.

Кислорода нет ни грамма. Запасы масла загустели. Бензина остается часов на десять-пятнадцать, смотря как будем выдерживать режим: высоты, скорости, оборотов мотора и величину шага воздушного винта, какую температуру подогрева карбюратора и какой состав смеси горючего и воздуха в нем будем поддерживать.

Но все большие и мелкие неприятности, перечисленные мною командиру, мало подействовали на его отличное, озорное и даже задорное настроение, так как он отчетливо себе представлял, что взамен всех горестей я ему одновременно «дарю» острова Королевы Шарлотты, которые, по астрономическим вычислениям Саши, вот-вот появятся под самолетом.

Пожелав Чкалову и Белякову хорошей погоды, я забираюсь в спальный меховой мешок и мгновенно засыпаю.

Третьи сутки полета

Как сердце, делая малейший перебой, заставляет любого человека забеспокоиться, так и самые незначительные вздрагивания мотора немедленно обращают на себя внимание пилота, и он, быстро осматривая контрольные приборы, старается установить причину нового поведения двигателя.

Но Чкалов спокоен: компасный курс 128°, воздушная скорость 135 километров в час, высота 3250 метров, наружная температура минус 8°. Мотор давно не надсаживается и даже не гудит, на 52-м часу непрерывной работы он скорее мурлычет, как сытый кот, которого поглаживает доброжелательная рука.

Валерий набивает «капитанским» табачком трубку, закуривает и, посматривая вниз, сквозь редкие просветы облаков замечает далекий берег, у которого бьют волны штормующего океана.

Командир и штурман горюют об одном — полная неизвестность о состоянии погоды вторые сутки. Очень странное явление, так как и передатчик и приемник радиостанции «АНТ-25» уже давно приведены в порядок. Беляков все равно регулярно по установленному коду передает донесения о благополучном полете, но «квитанций» о приеме не получает ни от Канады, ни от Америки, а от своих станций мы уже так далеко, что и надеяться на прием их телеграмм бессмысленно.

Между тем облачность нижнего яруса постепенно поднимается, и самолет в вечерних сумерках неторопливо влезает в пасть многослойных страто-кумулюсов. Внизу все реже

мелькают разрывы, но через них ничего не видно, так как океан уже не освещается солнцем.

Узкая пасть облачности сжималась все плотнее, преодолевший многочисленные препятствия «АНТ-25» то покачивался с крыла на крыло, то подскакивал вверх, а затем падал вниз, словно разыгравшийся ребенок.

Командир включил освещение в кабине и навигационные огни самолета.

— Егор, вставай, вставай, — сквозь сон я чувствую сильную руку Чкалова и вскакиваю с совершенно заспанной головой.

В самолете так светло, что я долго не могу сообразить, где нахожусь, — очень уж давно был в ночном полете. Часы показывают 6 часов 20 минут, а вокруг нас властвует ночь.

Через 54 часа полета уже не приходится кидаться в тесноту, мучившую изнурительными неудобствами при смене вахты летчика. Теперь меняющий сидит за спиной уставшего и не спеша рассказывает, что видел во сне. А ожидающий смены освещает все, что происходило в последнее время в полете.

— Плохо, Егор, со связью, никто ничего, — спокойно говорит мне Валерий как о чем-то привычном и обыкновенном.

В ответ я горожу всякую несуразицу, рассказывая свои сны.

— Я думал, ты после полюса поумнеешь, Егор. Ну, чего наболтал? Подумай, голова, более суток нет связи… А ты… трепаться… Давай лучше садись! Видишь, облака совсем сходятся! — уже сердито кричал командир, уступая мне пилотское место.

Усевшись за штурвал, я почувствовал, насколько легче стал самолет и каким он сделался послушным, быстро реагирующим на действия рулей.

Солнце скрылось совсем. Куда ни кинь взор, темно. Наружная температура минус 7°. Включаю лампочку освещения водомера — «чертика». Питание приборов-гироскопов включаю на мотор.

Вот дьявольщина! Опять слепой полет, да еще ночью, да еще над океаном.

В 6 часов 30 минут самолет незаметно влез в облака, и начался, слепой полет. Медленно набираю высоту. Изредка высовываю в боковую форточку кабины голую руку и чувствую покалывающие удары ледяной крупы. Лучшего и ждать не нужно.

Проверив состояние бензина, выключаю свет пилотской кабины. Фантастически красиво засветились фосфоресцирующими циферблатами десятки приборов. Они кажутся одушевленными и живыми — так быстро и тонко подмечает каждый из них все, что делается внутри и снаружи самолета.

Проходит напряженный час. Ледяная крупа влетает невидимо в открытые окна кабины и приятно холодит лицо и руки.

Температура на высоте 4500 метров минус 20 градусов, но от напряжения в слепом полете мне стало жарко. Расстегиваю куртку.

Командир беспокойно спрашивает:

— Что с тобой, Егор?

— Вспотел…

— Прохватит, чертушка! — кричит Валерий мне на ухо. — Простудишься, сибирячок…

У меня пересыхает горло, и страшно хочется пить. Валерий не нашел воды, предлагает лед.

— Ну что же, давай пососем леденец…

Командир принес вторую порцию ледышек, и мы наслаждаемся ими, как дети.

Вскоре «АНТ-25» вошел в более спокойные слои воздушного океана и летел устойчиво, не требуя больших физических усилий для управления. Мы запакованы в двойную коробку. Одна коробка — сплошные облака с ледяной крупой, другая — тихоокеанская ночь. Вместе они создают полную изоляцию от мира. Радио по-прежнему ничего не сообщает нам о погоде. Словно вымерло человечество, погибла цивилизация, а мы упрямо верим в чудо, надеясь наперекор всем трудностям, преодолевая их, достичь заданной цели.

— Ты чувствуешь, как скучно? — спрашиваю командира.

— Как в карцере…

— Иди ложись, — предложил я Валерию, заметив справа тусклый проблеск луны.

В это время подошел штурман и сказал:

— Егор Филиппович! Я настроился на радиомаяк Беленгейма. Держи по радиокомпасу на него курс…

— А куда выйдем?

— Он ведет на Сан-Франциско.

— Это хорошо! — заключил командир.

Вскоре «АНТ-25» на высоте 4500 метров выкарабкался из туч, которые под лунным светом ежеминутно преображались то в причудливые матовые горы, то в уснувшие города с готическими постройками, то вдруг создавали бесконечную отару белоснежных овец, сбившихся в тесную кучу под ударами ураганного ветра.

8 часов 22 минуты. Наружная температура минус 20 градусов, а в кабине минус 9.

Беляков произвел подсчет расхода горючего. Если верить показаниям бензиномера, то осталось 718 литров бензина, что обеспечит 6–8 часов полета при условии точного соблюдения

режимов, предусмотренных жесткими графиками.

Около 10 часов проснулся штурман. Он по радио просит Сиэтл, чтобы его радиостанция работала для пеленгации с самолета. Вскоре он передает мне записку: «Смотри на радиокомпас и веди по нему». Я понял, что работает радиомаяк Сиэтл и его пеленговая зона почти совпадает с компасным курсом. О лучшем и мечтать грешно: свой путь мы теперь контролируем двумя способами — по радио и по магнитным компасам.

Луна осела к горизонту и густо покраснела. Через полчаса она стала совершенно раскаленной и быстро скрылась. Стало темнее, зато над головами замелькали мириады звезд. Небо почти не отличается от нашего московского, и я вскоре нахожу Полярную звезду. Восток все более розовеет, резко очерчивая границу облачности. Кажется, что там огромный зубчатый хребет.

Саша связался с Анкорейджем, но не может разобраться в том, что принял. Наверное, передают на английском языке, в котором мы ни черта не смыслим. А ведь должны с нами держать связь по цифровому коду. Видимо, произошел какой-то конфуз. От обиды Беляков вновь улегся, проверив правильность курса. Чкалов все еще спит. Моя вахта затянулась. Я никак не рассчитывал, что она, начавшись в 6.30, продлится до самой посадки. Но мне стало веселее оттого, что наступает утро. С каждой минутой полоса слева все светлеет и ширится. Я уже могу выключить все освещение внутри. Оставляю только одну нижнюю лампу бензиномера.

В И часов солнце выскочило из-за облаков и, словно проспавшее свой нормальный час подъема, торопится наверстать время, оглядывая, что тут наделали за его пятичасовое отсутствие. И вместе с солнцем я вижу внизу еще двухслойную облачность. Верхняя, повыше, более плотная, нижняя же представляет собой разрывающийся туман. В 12 часов внизу заблестели огни прибрежных городов. Я снижаюсь до 3 тысяч метров и различаю какую-то бухту и горы. Валерий и Саша безотрывно смотрят в иллюминатор левого борта и с радостью констатируют, что начался берег настоящей Америки. Расчеты оправдываются целиком.

«АНТ-25» идет в облачности на юг, и его швыряет как щенка.

Александр Васильевич подсчитывает путевую скорость. Оказывается, вдоль побережья нас держали все время встречные ветры. Мы много потеряли из-за них. Особенно жалко бензин. По подсчетам штурмана, горючего осталось максимум на 5 часов полета.

Теперь я сменил кепку на шлемофон и веду самолет по зоне радиомаяка Сиэтла. Беляков слышит те же сигналы и контролирует правильность моих действий. Нас раздражают передачи радиомаяков на английском языке — мы ничего разобрать не можем, а не исключено, что разговор идет о погоде на нашем маршруте.

Что внизу? Туман? Низкая облачность? Или высокая? Где лучше: в Сиэтле, Портленде, в Юджине или в Сан-Франциско?

— Ровно шестьдесят часов летим, — кричит Чкалов, поднимая правое ухо моего шлемофона.

В это время стрелка радиокомпаса развернулась на 180 градусов, хотя магнитный компас я держал один и тот же — на юг.

Командир уходит к штурману. Вскоре получаю записку: «Слушай сигналы радиомаяка аэродрома Портленд». Валерий возвращается ко мне с картой. Я хорошо слышу позывные Портленда и подправляю курс по его зоне.

В 14 часов 30 минут я вел самолет в спокойной слоистой облачности, обдававшей наш краснокрылый гигант густым дождем. Наружная температура плюс 7 градусов. Уже 8 часов подряд я сижу за штурвалом, а облачность продолжает нас укутывать и отделять от мира.

Валерий Павлович пытается подкачать воду, так как «чертик» опустился настолько низко, что стал нас беспокоить. Но, несмотря на теплынь в кабине самолета, водяной насос работает вхолостую. Чкалов все, что можно было причислить к жидкости, слил в запасный бачок и все же добился своего — пополнил водяную систему до нормы, и «чертик» теперь кокетливо выглядывал из-под стеклянного колпака.

Но командир мрачнел все больше.

Беляков запиской уведомил нас, что по его вычислениям бензин подходит к концу. Чкалов еще раз полез в крыло и убедился, что все основные баки пусты.

Значит, нужно думать о посадке.

Чкалов и Беляков сидят за спинкой моего кресла и рассматривают карту участка Портленд — Сан-Франциско. Я тоже рассматриваю карту, временами отрывая взгляд от приборов, по которым веду самолет в облачности.

Меня привлекает маяк Портленда — он имеет зону вдоль довольно широкой реки Колумбии, правда с берегами весьма гористыми. Но я уже уверовал в точность американских радиомаяков и научился держаться в центре их зоны.

— Валериан, Саша, пока еще есть горючее, давайте попробуем пробиться к Портленду и взглянем на погоду, чтобы иметь надежный вариант посадки…

— А не лучше у Юджина, который между Портлендом и Сан-Франциско? — спросил Чкалов.

Беляков покачал головой.

— Юджин — в гористой местности. Если пробовать, то только сейчас. Мы подходим к Портленду.

— Давай, Егор, попробуем… — уныло согласился Чкалов и добавил: — Нужно же так: пролететь весь маршрут, а в конце не знать, куда сесть, из-за того, что нет связи по коду.

Я круто опускался по спирали. На высоте около 100 метров вошел в зону маяка, и вскоре под нами зачернела вода реки Колумбии. Гористые ее берега местами прикрывались клочьями облаков или тумана, и вся эта грустная картина проглядывалась сквозь плотные шторы дождя.

Я оглянулся назад. Чкалов улыбался.

— Теперь нам сам черт не страшен, Ягор! — кричал мне Валерий. — Давай, дорогуша, вверх и опять на юг…

И вновь наш «АНТ-25» рассекает дождевые тучи, лезет вверх, продвигаясь к Сан-Франциско.

62 часа мы находимся в воздухе.

Чкалов обеспокоен создавшимся положением и, подняв правое ухо моего шлемофона, говорит:

— Представляешь, что творится на Родине, если мы ни с кем больше суток не установили связи!

— Сюрприз будет…

— Плохо, Егор, лететь в одиночестве. Только и поддерживает сознание, что работающий мотор, шевелящиеся стрелки приборов, вздрагивающие крылья самолета, гул мотора и пропеллера — это все наша Родина, это труды наших граждан, это их забота о нас…

Пока мы горевали, что у нас нет двусторонней связи, и представляли себе, какое беспокойство этим приносим своей стране и нашему полпредству в США, на самом деле вот как представлялся ход нашего полета правительственной комиссии в

Москве по донесениям из Америки, где наш полпред Трояновский ожидал «АНТ-25» в Сан-Франциско, советник Уманский оставался в Вашингтоне, руководитель Амторга Розов и консул Боровой были в Нью-Йорке, а инженер Амторга Вартаньян находился в Сиэтле.

Телеграммы гласили:

«Сиэттль, 19 июня, 8 часов 28 минут. Начиная с 15 часов по гринвичскому времени 18 июня до 13 часов 45 минут 19 июня послал 10 телеграмм с сообщением о полете самолета от острова Рудольфа до 84° широты и 110° западной долготы и далее.

В 8 часов 16 минут по гринвичскому времени самолет передал радио НР-27, где сообщал о благополучии и о том, что пытается связаться с Америкой и предполагает быть на острове Патрика в 10 час. 40 минут. Эту радиограмму приняли рации США и канадские. После этого никто передачи с самолета не принимал. Сведений от отдельных канадских раций пока не имею…

…Все станции получили указание слушать самолет беспрерывно на трех волнах одновременно. Продолжаем передавать сводки и вызывать для связи. Вартаньян».

«Вашингтон, 19 июня, 12 часов 37 минут. В 17 часов 10 минут по гринвичскому времени рация Сан-Франциско услышала самолет, вызывающий Сиэттль для связи, которая устанавливается. Уманский».

«Нью-Йорк, 19 июня, 16 часов 58 минут. Вартаньян сообщил, что в 12 часов 25 минут по сиэттльскому[17] времени 10 станция Форт Смит приняла радио с самолета Чкалова, сообщающее о нахождении на 64° широты и 124° долготы. Розов».

«Сан-Франциско, 19 июня, 2 часа 12 минут. В 12 часов 25 минут по тихоокеанскому времени королевский корпус связи в Канаде перехватил с форта Смит радиограмму нашего самолета, в которой говорилось: «Все идет хорошо. Местонахождение самолета 64° широты, 124° долготы. Находимся в 100 милях южнее форта Норман». Трояновский».

«Сиэттль, 19 июня, 8 часов 41 минута. Здесь получены сообщения, что в 3 часа 50 минут по гринвичскому времени 20 июня самолет пересек Скалистые горы и идет вдоль побережья. Вартаньян».

«Нью-Йорк, 20 июня, 00 часов 14 минут. Между 2–4 часами по гринвичскому времени ряд станций принимал радио с самолета, который сообщил, что пересек Скалистые горы и идет вдоль побережья. Самолет находится в районе Кетчикан, что севернее Сиэттля примерно на 500 километров. Розов».

«Вашингтон, 20 июня, 1 час 44 минуты. Американский корпус

связи военного министерства сообщает: «3 часа 50 минут по гринвичскому времени 20 июня радиостанции авиауправления министерства торговли в Сиэттле и Кетчикане приняли следующие сообщения: «Меняю курс и продолжаю полет, слышу вас хорошо, мы идем вдоль канадского побережья».

«Сан-Франциско, 20 июня, 1 час 56 минут. Сан-Франциско установил непосредственную радиосвязь с самолетом. Трояновский».

«Хабаровск, 20 июня Передаем сводку, принятую от Сиэттля в 17 часов 15 минут. Самолет сообщил, что идет по радиокомпасу на маяк Портланда. Одновременно береговая оборона сообщила, что видела самолет летящим на восток. Вартаньян».

Так представляли себе ход нашего полета люди, находившиеся на земле, которые прилагали все возможное, чтобы облегчить полет, уменьшить риск экипажа «АНТ-25».

В сводках и донесениях имелись неточности и догадки, но все они дышали доброжелательством, стремлением оказать экипажу Чкалова всемерную помощь. Вся беда заключалась в том, что мы не имели сводок погоды и действовали на свой риск и страх, прилагая все усилия, весь свой опыт, чтобы благополучно завершить задание Родины.

15 часов 20 июня. Под нами безусловно территория США. Краснокрылый советский самолет моется после длинного и опасного пути, летя в дождевой облачности.

Мы уже подходим к городу Юджину. Скоро Сан-Франциско. Но вот оказия — в расходном бензиновом баке началось понижение. Куда же лететь? Дальше на юг? Или сесть в Юджине? Или вернуться в Портленд? Или дотянуть до Сан-Франциско?

Снова втроем, тесно прижавшись друг к другу, думаем, решаем быстро-быстро.

Все трое: «Вернуться в Портленд, где недавно своими глазами видели метеорологическую обстановку. Она не из лучших, но что делается в Сан-Франциско? Может, там еще хуже?»

— Поворачивай к Портленду, Ягор! А ты, Саша, настраивайся на его маяк. И потихоньку будем снижаться, — заключает Чкалов.

Посадка на аэродроме США

Развернувшись в 15 часов 51 минуту на север, я вскоре услышал сигналы «ПД» и через четверть часа полета в зоне маяка начал снижение.

Пробили один слой облачности, затем другой. Несемся над

разорванными клочьями тумана, прикрывающего горы и леса, которых здесь так много. Еще ниже, и вот под нами река. Высота на глаз не более 100 метров, так как показавшийся впереди мост через реку Колумбию в туманной с дождем мгле вырисовывался высоченным небоскребом.

Отворачивая от моста вправо в сторону Портленда, я на высоте метров пятьдесят подхожу к аэропорту с бетонной полосой. Делаю над ним круг и вижу, что никто здесь не летает, множество самолетов стоит на поле, залитом лужами воды.

Но откуда тысячи людей, махающих руками и шляпами? Неужели о нас они что-либо знают?

— Ягор! Не надо садиться сюда! Распотрошат самолет на сувениры… Пойдем на другой берег!

— Куда?

— В Ванкувере есть военный аэродром! Должен быть! — тыкал пальцем Чкалов в карту, держа ее перед моим лицом.

Я осторожно развернулся над Портлендом, опасаясь высоких зданий города, и полетел к мосту, который оказался железнодорожно-автомобильным. Пройдя мимо него, я увидел справа вдоль реки зеленую полосу и высокие ангары с надписью, говорящей о принадлежности их ВВС США. Знаков на аэродроме никаких нет. Полоса узкая, и длина вроде маловата для нашего «АНТ-25», о которого мы сняли тормоза перед перелетом.

Мы с Чкаловым внимательно вглядываемся и видим, что аэродром намок от дождей и хотя полоска не так велика, но торможение на ней будет солидное.

— Садимся без разговора! — кричит Валерий.

Я закладываю над верхушками деревьев вираж и еще раз прохожу вдоль полосы. Слева Колумбия, с двух сторон железнодорожная насыпь, и лишь с четвертой стороны подходы более открытые.

Захожу с открытой стороны и сбавляю обороты мотору. Самолет, освободившись от пяти тонн горючего, легок, словно перышко, и теперь, как хороший планер, долго несется над землей. Вот он начинает просаживаться вниз. Командир сидит сзади и тоже смотрит в оба. Но это же не посадка на остров Удд!.. Хотя я понимаю Валерия как летчика…

— Газ давай! — кричит Валерий, и я действительно вижу, что нужно чуток подтянуть, иначе можем плюхнуться в какую-то запаханную и раскисшую часть поля.

Чуть-чуть прибавляю обороты мотору и тут же вновь перевожу двигатель на минимальную мощность. Самолет, словно не желая приземляться, неохотно просаживается, медленно теряет высоту. Мне это поведение «АНТ-25» не нравится, так как

мы еще с высоты определили, что длина посадочной полосы этого военного аэродрома Бараке очень ограничена. Мой командир тоже волнуется.

— Не хочет садиться! — кричит Валерий.

В ответ на это я выключаю мотор, чтобы увеличить силы торможения, и самолет заметно приближается к зеленой траве. Подтягиваю штурвал на себя, и вот самолет плавно коснулся американской земли.

Сквозь заливаемое дождем переднее стекло вперед по движению самолета вижу, как у ангара забеспокоился часовой. Но мне ясно, что «АНТ-25» катится, быстро замедляя бег. Теперь можно снова включить мотор, пока воздушный винт еще вращается от набегающего потока воздуха. Неожиданно машина подпрыгнула. Валерий беспокойно протискивается туловищем справа по борту ко мне и, касаясь моей головы, спрашивает:

— Что это ты затанцевал?

— Какая-то дорога поперек…

Самолет заканчивает бег. Валерий говорит:

— Ну, Егор, трехжильный: после десяти часов и так посадил. Век не забуду!

— Это тебе часть платы за Удд…

— Ладно тебе считаться, — отвечает Валерий и, оглядываясь назад, видит, что Беляков никак не реагирует на факт посадки на земле США и продолжает собирать карты, бортовые журналы, приборы, книги, термосы, резиновые мешочки и веревочки. Чкалов говорит: — Этого Чапая, видимо, ничем не удивишь…

Самолет остановился, но мне неясно, куда же следует поставить его на чужом и вдобавок военном аэродроме. Оборачиваюсь и вижу, как усталые, но радостные мои друзья прижались друг к другу, а затем Валерий скрылся в хвостовой части корабля.

Я открыл створки верхней части пилотской кабины и ощутил теплый воздух, пропитанный дождем, который нас преследует много часов подряд. А наш командир уже приступил к выполнению новых обязанностей — обязанностей дипломатических.

Мы с Сашей с улыбками наблюдали, как удивительная способность Чкалова находить мгновенно контакт с людьми в любых условиях, в различной обстановке сейчас проявляется на чужой земле с таким эффектом. Метрах в двадцати от остановившегося после многочасового непрерывного полета «АНТ-25» его командир, Валерий Павлович Чкалов, стоял с каким-то военным американцем и, отчаянно жестикулируя, «договаривался» о том, куда поставить самолет. Мотор АМ-34Р в

ожидании, лениво вращая трехлопастный винт, бормотал, отдыхая после трудов праведных, и не давал возможности услышать нам, как «по-аглицки» Валерий Павлович уже выпросил колодку. Подняв над головой, он несет ее к самолету, подставляет под правое колесо и дает мне знак начинать маневр на земле. Когда самолет оказался рядом с какими-то воротами, Валерий перекрестил руки, давая тем самым сигнал выключить мотор. Я поворачиваю рычажок зажигания в положение «выключено». Сразу становится удивительно тихо после более двух с половиной суток непрерывного полета.

Штурман Беляков сделал последнюю запись в бортовом журнале: «20 июня 1937 года. 16.20 по гринвичскому среднему времени посадка в Ванкувере. Всего пробыли в воздухе 63 часа 16 минут. Израсходовано горючего 7933 литра, или 5658 килограммов. Остаток горючего 77 килограммов».

Мы с Сашей еще находились в самолете, а откуда-то уже бежали солдаты, мчались автомобили. Вскоре наш командир жал руку высоченному сухощавому генералу и, стуча ладонью по фюзеляжу «АНТ-25», кричал:

— Робята! Слезайте быстрее! Генерал Маршалл нас ждет!..

Беляков посмотрел на меня:

— Вот что не предполагал… — улыбаясь, сказал штурман.

— А я что-то не понял Валериана: или генерал, или маршал встречает нас?

— В Америке маршалов, по-моему, нет, а генералы имеются, — ответил мне Александр Васильевич.

А Валерий Павлович настойчивей барабанил по самолету.

— Да скорее, дорогуши! Ждут ведь!

Когда мы вылезли из «АНТ-25», то увидели сотни машин и огромную красочную толпу, которую сдерживали вооруженные солдаты.

— Видимо, это результат нашего захода в Портленд, — заметил штурман. — Глядите, сколько машин мчится сюда через мост.

Около самолета уже появились фотокорреспонденты местных газет, и, невзирая на дождь, они умоляли нас стать рядом втроем у фюзеляжа. Нас не нужно было умолять, так как это предложение соответствовало нашему желанию посмотреть на себя после многочасового полета, достигших цели, улыбающихся друг другу, хотя и изрядно уставших и сильно заросших. Особенно удался снимок, который изображал улыбающегося штурмана с волосами, мокрыми от дождя, закрывшего глаза от усталости. А мы с Валерием в накинутых на плечи кожаных куртках и в кепках глядим на Сашу и доброжелательно смеемся.

Попытки взять у нас подробные интервью и автографы были прекращены начальником гарнизона генералом Маршаллом. Он распорядился отметить столбиками и натянутой между ними веревкой охранную зону, которую должны были оберегать солдаты, чтобы публика не подходила к самолету.

Однако это не избавило нас от настойчивых представителей прессы.

— Чей мотор стоит у вас? — спрашивали одни.

— На какой высоте вы летели? — спрашивали другие.

— Какая была погода на маршруте? — выясняли третьи.

Пришлось попросить стремянку, открыть капоты мотора и показать, что мотор у нас не американский, и не английский, и даже не немецкий, а наш, русский, советской конструкции, построенный на московском заводе.

Какой-то средних лет мужчина взялся переводить, помогая сержанту, первым встретившему Чкалова на земле.

Они переводили надписи на фабричной марке — темно-голубой эмалевой эмблеме московского завода.

Корреспонденты были явно сконфужены и отчаянно фотографировали раскрытый нами мотор и его эмблему.

Солдаты стали закрывать кабину «АНТ-25» брезентом, а Чкалов уже распорядился все резервные продукты, в том числе и аварийные, раздавать на память, как сувениры. Когда американцы это поняли, они начали доставать доллары. Мы удивились и просили сержанта Джорджа Козмицского и человека, добровольно ставшего нашим переводчиком, объяснить, что мы это все дарим и никаких денег не возьмем.

Тут мы были приняты за чудаков или, по крайней мере, неделовых людей.

Конечно, пришлось под зонтиками любопытных американцев и американок дать немало и автографов.

А вскоре подскочили корреспонденты «Сан-Франциско Кроникл», «Лос-Анджелес тайме», «Колорадо-Ньюс». Они расспрашивали об этапах полета, о рационе питания, об одежде, об обледенении, о «полюсе неприступности» и еще о многом, как это умеют делать предприимчивые представители американской печати.

Прикончил цепную реакцию вопросов и просьб автографов вновь появившийся седоватый, стройный начальник гарнизона генерал Маршалл, который, отдав все распоряжения по части сохранности нашего «АНТ-25», усадил нас в свою машину и умчал от восторженной публики и репортеров прямо к себе домой.

Глава 3

В гостях у американского генерала

Мы мчались по улицам небольшого города Ванкувера, где разрасталось дождевое утро. По некоторым признакам можно было определить, что многие кварталы заселены военными.

Остановились около двухэтажного особняка. Нас приветливо встречали жена и дочь генерала, видимо предупрежденные им.

Представляя нас своей семье, генерал назвал Валерия «чиф-пайлотом», меня — «ко-пайлотом», а Белякова — «нэвигейтером». Хозяйки уже приготовили завтрак. Нас пригласили наверх, на второй этаж, чтобы подкрепиться и отдохнуть.

Генерал Маршалл из разговоров понял, что мы хотели бы сменить теплую летную одежду. Он тут же стал приносить нам из своего гардероба гражданские костюмы. Долго смеялись мы вместе с генералом, когда я, примеряя брюки сэра Маршалла, вынужден был застегивать пуговицы чуть ниже подбородка. Даже Александру Васильевичу, самому высокому из нас, пришлось отказаться от любезного предложения генерала по причине огромных размеров костюмов хозяина.

Вскоре Валерия пригласили к телефону. Он поспешил к аппарату. Сам генерал держал трубку.

Вызывал Сан-Франциско, где нас поджидал Александр Антонович Трояновский, полпред СССР в США (так называли раньше советских послов).

Низким окающим голосом чиф-пайлот говорил:

— Докладываю — задание правительства выполнено. Нам было приказано перелететь полюс и сесть на Американском континенте. Сталин сказал: достаточно, если сядем в Канаде. Мы пролетели ее и сели в США. После завтрака мы приняли ванну и побрились. Правда, репортеры все же успели сфотографировать небритого Чкалова рядом с генералом Маршаллом.

Когда мы собирались спать, вошел переводчик и попросил кого-нибудь из экипажа к телефону. Вызывала Москва.

— Видите, как близко мы отлетели от дома… — сказал Валерий и добавил: — Тебя, Ягор, уполномачиваем для разговора… Давай!

Впервые в истории состоялся радиотелефонный разговор между Москвой и Портлендом.

Москва. Кто говорит?

Портленд. У аппарата Байдуков.

Москва. Члены правительственной комиссии нарком связи П.

А. Халепский и заместитель наркома оборонной промышленности М. М. Каганович. Поздравляем вас с успешным перелетом. Как вы себя чувствуете?

Я ответил. Все здоровы, сели благополучно. От имени экипажа передаю привет партии, правительству, товарищу Сталину, членам Политбюро, социалистической Родине.

Москва. Мы все вас обнимаем, целуем, шлем горячий привет!

Вскоре мы спали крепким сном.

А в это время из Вашингтона в Москву летела телеграмма: «20 июня в 16.30 по Гринвичу, по московскому времени в 19.30 Чкалов совершил посадку на аэродроме Бараке, близ Портланда (штат Вашингтон). Уманский».

Штаб перелета подготовил текст, который подписали члены Правительственной комиссии по организации беспосадочного перелета, и передал прессе для публикации. Вот некоторые выдержки из него.

«Сообщение Правительственной комиссии по организации беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Северная Америка.

…Беспримерный в истории беспосадочный перелет Москва — Северный полюс — Северная Америка завершен. Осуществилась мечта человечества.

Героический экипаж самолета «АНТ-25» в составе Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова, вылетев 18 июня с. г. в 4 часа 5 минут по московскому времени со Щелковского аэродрома (близ Москвы), пролетел по маршруту: Москва — Онега — Белое море — Кольский полуостров — Баренцево море — Земля Франца-Иосифа — Северный полюе — Ледовитый океан (полюс неприступности) — остров Патрика — мыс Пирс-Пойнт (северное побережье Канады), пересек Канаду (форт Симпсон, штат Альберта, Британская Колумбия). Экипаж принял решение пересечь здесь Скалистые горы и вышел на побережье Тихого океана; прошел до залива Тиллемук (штат Орегон), вышел на территорию США и 20 июня в 19 часов 30 минут по московскому времени совершил посадку на аэродроме Бараке, близ Портланда (штат Вашингтон).

Самолет был в воздухе 63 часа 25 минут. За это время пройдено свыше 10 тысяч километров земного пути и 12 тысяч километров воздушного пути. Самолет прошел над океанами и льдами 5900 клм. Высота полета в большей части пути из-за облачности и плохого состояния погоды была 4000 метров и выше…

…Исключительное искусство, большевистскую отвагу и мужество проявил прекрасный экипаж, выполнив по-истине

блестяще величайший в истории перелет, покорив самую суровую, труднейшую часть земного шара, открыв новую эру покорения человеком природы.

Правительственная Комиссия по организации беспосадочного перелета».

Видимо, из-за потери регулярной радиосвязи самолета с радиостанциями Канады и США некоторые детали в сообщении о полете экипажа Чкалова оказались неточными.

Но об этом официальном сообщении мы узнали значительно позже. Пока же вся тройка во главе с чиф-пайлотом Чкаловым спокойно спала на втором этаже особняка генерала Маршалла.

В это время жители Ванкувера, фотографы, корреспонденты и военные подняли такую суматоху около дома генерала Маршалла, что он просто потерял голову, увидев установленные вдоль стен киноаппараты с «юпитерами», радистов с микрофонами. Посыльные агентства «Уэстерн юнион» один за другим прибегали с поздравительными телеграммами на имя Чкалова. Белокурая и такая же высоченная, как и ее отец, симпатичная мисс Маршалл принимала почту и давала интервью многочисленным журналистам, которых она усадила за большой круглый стол и угощала коктейлями.

Как снег на голову появился в особняке Маршалла советский полпред Трояновский, доставленный самолетом из Сан-Франциско в Портленд, невзирая на непогоду. Генерал еще больше разволновался. Но очень спокойный, приветливый тон советского полпреда сразу же снял напряжение. Трояновский упорядочил всю дальнейшую процедуру пребывания экипажа «АНТ-25» в районе места посадки.

Генерал сообщил, что он опустошил все гардеробы, но ничего советским пилотам не подошло по размеру, и поэтому он вызвал из портлендских магазинов портных с готовыми костюмами. Полпред это одобрил и спросил:

— А летчики еще спят?

Маршалл выразил свою озабоченность: с одной стороны, гости спят не больше трех часов, а с другой — непрерывные звонки из всех городов Америки и Канады и других стран.

— Вы видели, господин посол, что делается внизу: Америка желает видеть Чкалова и его спутников на экранах наших кино, слышать их голоса.

Генерал подвел полпреда к окну, и Трояновский увидел многочисленную толпу. Яркие раскрытые зонты колыхались на фоне свежей зелени пихт и кедров.

— Да, жалко ребят, — вздохнул полпред, — но будить их надо.

Потом Трояновский рассказал, как трудно было разбудить наш экипаж.

Первого растолкали чиф-пайлота, и он тотчас узнал полпреда:

— Товарищ Трояновский! Ну слава богу, встретились наконец.

Увидев Чкалова, вышедшего из ванной в генеральском халате, полы которого он запрятал за пояс, наш изумительный шеф, наша умнейшая выручалочка — Александр Антонович Трояновский понял всю комическую сторону положения. Он вышел вместе с генералом, а минут через 15 вернулся, сопровождаемый какими-то людьми с коробками и чемоданами. Это были представители различных фирм Портленда, которые привезли костюмы и портных, чтобы подогнать обновки по нашим фигурам.

— Ну-с, дорогие мои гости, — улыбаясь, сказал Александр Антонович, — будем наряжаться.

Не прошло и двух часов, как мы заново экипировались по последней американской моде.

Трояновский сразу обратил внимание, что Чкалов особенно умело недобрал цвет и фасон костюма и ловко завязал галстук.

— Вы, Валерий Павлович, с большим вкусом оделись, — одобрил Александр Антонович.

— Это один из московских модников, — заметил я.

— А ты, Ягор, галстучек-то замени, — серьезно посоветовал мне Чкалов.

Пока шла экипировка, генерал Маршалл через Трояновского попросил Чкалова дать хозяевам магазинов одежды до завтрашнего дня наши летные костюмы, которые они хотели вывесить в своих витринах для обозрения и рекламы. Трояновский, поглядывая умными карими глазами, передал нам просьбу американских бизнесменов и советовал ее уважить.

Так наши кожаные куртки и брюки оказались на витринах фешенебельных магазинов готовой одежды Портленда.

Переодевшийся но американской моде, чиф-пайлот Чкалов был весьма элегантен, он отлично вписался в окружающую обстановку. Начиналась «дипломатическая работа» экипажа «АНТ-25».

Тем временем Трояновский достал из портфеля какой-то материал, отпечатанный на пишущей машинке.

— Вот, дорогие мои, первые корреспонденции спецкора газеты «Правда» Р. Джонсона о вашем прилете в Америку.

«Нью-Йорк, 20 июня (специальный корреспондент «Правды»). Самолет Чкалова сделал посадку в Ванкувер-Баракс. Это военный

аэродром, расположенный возле Портленда…

…Из-за сильных встречных ветров самолету пришлось израсходовать больше горючего, чем предполагалось. Грозила возможность вынужденной посадки в неизвестном и малоприспособленном месте. Поэтому Чкалов решил сесть в Портленде.

Здесь, в США, придают огромное значение тому факту, что установлена воздушная магистраль СССР — США через Северный полюс. В этом первое и основное значение победного героического перелета.

Во-вторых, значение перелета, по мнению самых широких кругов США, заключается в том, что впервые на самолете была пересечена совершенно не исследованная область западного полушария и вместе с тем впервые на самолете был пересечен магнитный полюс.

В-третьих, отмечают, что перелет происходил в чрезвычайно тяжелых условиях… Самый опасный участок находился между 84° и 50° широты. Во время перелета по этому участку совершенно отсутствовала двусторонняя связь. Экипаж ориентировался главным образом по своим астрономическим приборам.

В-четвертых, со времени перелета Линдберга 10 лет назад никогда никакой другой перелет не вызывал в США такого всеобщего, буквально всенародного восхищения и возбуждения. Все американские радиостанции передают очень подробные отчеты о полете, всюду сегодня только об этом и говорят. Газеты заполнены отчетами о ходе перелета. Имя Чкалова на устах у всей Америки. Советских летчиков ждет восторженный прием».

«Нью-Йорк (спецкор. «Правды»). Ваш корреспондент только что беседовал с тов. Байдуковым, который сообщил, что как он сам, так и товарищи Чкалов и Беляков находятся в самом бодром и жизнерадостном настроении, несмотря на усталость. Тов. Байдуков просил передать через «Правду» горячий привет всего экипажа трудящимся Советского Союза.

Все трое приняли ванну и ложатся отдыхать.

Посадка самолета была произведена блестяще и вызвала всеобщее восхищение. На аэродром началось паломничество тысяч людей, которые, несмотря на проливной дождь, стекаются сюда, чтобы посмотреть самолет, а если возможно, то и летчиков.

Конструкция самолета, его размеры вызывают большой интерес американских летчиков и публики…»

Александр Антонович, окончив читать корреспонденции спецкора «Правды», спросил:

— Как, Валерий Павлович?

— Если отбросить детали, то, в общем, Джонсон близок,

видимо, к правильным оценкам.

— Ас чем вы не согласны, товарищ Чкалов, в очерках Джонсона? — допытывался полпред.

— Александр Антонович! Ведь ты же русский человек и понимаешь, что повсечасное возвышение твоего геройства делает из тебя сверхчеловека. А это очень неприятно, — серьезно ответил Валерий.

— Не нужно было лететь в США, да еще через полюс! — улыбаясь, говорил Трояновский.

Разговор был прерван появлением хозяина дома. Генерал Маршалл пригласил советского полпреда и экипаж «АНТ-25» в столовую, где уже был накрыт стол. Чкалов был галантным и внимательным, мило улыбался хозяйке дома и ее дочери, через Александра Антоновича сказал им несколько комплиментов, поблагодарил всю семью Маршаллов за гостеприимство и просил извинения за беспокойство, которое создали мы своим вторжением с воздуха.

Мисс и миссис были довольны, а генерал откровенно сказал:

— Какое беспокойство! Вы не представляете, как мне повезло: я, старый вояка, уже давно сижу в этой дыре. А ведь в прошлую войну я командовал дивизией в Европе! С вами я приобретаю популярность, а это в Америке бывает дороже денег…[18]

Чкалов сфотографировался с генералом, а в беседах с журналистами всячески подчеркивал участие генерала и его семьи в душевном приеме «рашен флайерс»[19], как теперь нас называли американцы.

Во время обеда принесли пачку телеграмм. Генерал Маршалл вдруг заулыбался и взволнованно что-то стал говорить Трояновскому.

— Да, друзья мои, — сказал полпред, — вы натворили нечто невероятное…

— Что-нибудь нарушили? — беспокойно спросил Валерий.

— Вы опрокинули вековые традиции, заставив самого президента в воскресный день, когда обычно вся государственная жизнь США замирает, прислать вам приветствие.

Трояновский посмотрел на поданные ему телеграммы.

— И не только президент США Рузвельт приветствует вас и отмечает историческое значение полета, искусство и отвагу летчиков. Даже государственный секретарь США Хэлл должен был нарушить свои непоколебимые принципы и традиции и последовать примеру президента! — И, поднимая телеграммы, Александр Антонович добавил: — Вот и он вас поздравляет и приветствует!

Не прошло и десяти минут, в столовую вошел

взбудораженный посыльный агентства «Уэстерн юнион» и подал полпреду пакет. Трояновский заволновался, когда взглянул на текст телеграммы, присланной из Москвы. Он встал и прочел телеграмму Политбюро ЦК партии.

«Соединенные Штаты Америки. Штат Вашингтон, город Портланд. Экипажу самолета «АНТ-25».

Чкалову, Байдукову, Белякову.

Горячо поздравляем вас с блестящей победой.

Успешное завершение геройского беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки вызывает любовь и восхищение трудящихся всего Советского Союза.

Гордимся отважными и мужественными советскими летчиками, не знающими преград в деле достижения поставленной цели.

Обнимаем вас и жмем ваши руки».

Тут уже нам было не до обеда, а если говорить о Чкалове, то ему стало и не до Америки, так как телеграмма Политбюро ЦК ВКП(б) унесла все его мысли на Родину, доверившую ему такой полет.

Вскоре принесли телеграмму секретаря ЦК ВЛКСМ А. Косарева и десятки телеграмм со всех концов Америки.

Американцы хотят видеть и слышать Чкалова

Чкалов подошел к окну. Дождь продолжал накрапывать. Валерий увидел огромную толпу, прикрытую колышущейся мозаикой зонтов и зонтиков.

Трояновский и генерал Маршалл пригласили экипаж Чкалова выйти к собравшимся.

Как только на балконе показался чиф-пайлот, многотысячная толпа еще больше оживилась: в воздух полетели шляпы, загремели аплодисменты, послышались мощные крики:

— Ур-рей, рашен флайерс! Ур-рей…

Крупнейшая американская радиокомпания «Нэшнл бродкастинг корпорейшн» уже все подготовила для передачи, которую, как сказал представитель радиокомпании Трояновскому, будут слушать не менее 12 миллионов американцев. Сначала организатор передачи тепло приветствовал советских летчиков, а затем последовали вопросы командиру экипажа и его ответы, которые тут же переводил на английский язык наш полпред.

Вопрос: Какова цель вашего полета?

Чкалов: Мы поставили себе целью доказать осуществимость воздушной связи СССР и США через Северный полюс по кратчайшей прямой.

Вопрос: Думаете ли, что по той же трассе возможна организация в будущем регулярного воздушного сообщения?

Чкалов: Безусловно. Я думаю, что подобный проект вполне осуществим, если на эту линию будут поставлены самолеты с достаточным потолком — порядка 10 километров и с приличной скоростью.

Вопрос: На какой средней высоте вы летели?

Чкалов: От 4 до 5, иногда свыше 5 километров.

Вопрос: Могли бы вы долететь до Окленда, если бы погода вам позволила? (По сообщению из Ванкувера, в момент посадки видимость не превышала 2 километров; в других местах маршрута, дальше к югу, видимость равнялась нулю, облака целиком заволокли горную местность, и только в районе Сан-Франциско было ясно.)

Чкалов: Мы могли бы лететь и дальше — не только до Сан-Франциско, но и до Лос-Анджелеса. Нашей основной целью было, однако, достижение территории Соединенных Штатов и благополучная посадка на одном из американских аэродромов.

Вопрос: Каковы были условия погоды во время перелета?

Чкалов: Наилучшие условия были над Баренцевым морем, в районе Земли Франца-Иосифа, отчасти над самым полюсом, далее в районе острова Патрика.

Вопрос: Как вы питались в пути?

Чкалов: У нас был трехдневный запас — преимущественно фрукты, овощи, бутерброды, кроме того, аварийный запас в концентрированной форме на месяц.

Вопрос: Как обстояло дело с радиосвязью?

Чкалов: Радиосвязь была удовлетворительной, за исключением участка, начиная с острова Патрика. (Чкалов с присущей русскому человеку, советскому герою, скромностью не упоминает, что фактически по трассе перелета, начиная с острова Патрика и вплоть до посадки в Ванкувере, самолет в течение 22 часов не имел возможности получать метеорологические сводки.)

Вопрос: Перелет подобного невиданного размаха, несомненно, требовал длительной подготовки. Сколько времени она отняла?

Чкалов: Мы начали готовиться 25 мая.

Вопрос: Каковы сейчас ваши планы?

Чкалов: Мы собираемся немного осмотреть Соединенные Штаты, города, некоторые заводы, ознакомиться с вашими техническими достижениями.

Радиодиктор предоставил слово мне и Белякову, а затем Трояновскому. После этого к микрофону подошел генерал Маршалл, который заявил:

«Я польщен выпавшей на мою долю честью принять в своем доме отважных джентльменов».

Долго не расходились американцы, непрерывно приветствуя советских летчиков. Они ожидали, что чиф-пайлот Чкалов скажет им на прощанье несколько слов. И Валерий выступил с короткой блестящей речью. Он говорил, что есть реки Колумбия и Волга, которые находятся на разных континентах, имеют различный нрав и характер, их берега окружают разные горы и леса, но они текут по одной и той же планете, не мешают друг другу, а в конечном счете являются элементами одного и того же Мирового океана. Так и наши народы — народы Советского Союза и народы США — должны жить на одном и том же земном шаре мирно и совместной работой украшать океан жизни человечества. Он закончил свою речь так:

— Примите от нашего великого народа пожелания счастья и процветания народам великой Америки, которые мы принесли на красных крыльях «АНТ-25», преодолев все козни и препятствия природной стихии.

После радиопередачи мы попрощались с публикой, собравшейся перед генеральским особняком, и спустились с балкона на первый этаж, где сразу же попали под яркие лучи «юпитеров» — началась киносъемка. Эти кадры на следующий день появились на экранах Америки. До позднего вечера кинооператоры не давали покоя экипажу Чкалова, полпреду Трояновскому. А хозяина дома Чкалов много раз приглашал стать рядом с нами, помня, что это так важно для генерала.

Крепко досталось нам в тот день. А еще больше хлопот пришлось на долю Трояновского, который выступал не только в роли полпреда, но и нашего переводчика и советчика. Чкалов уже терпеливо и привычно писал на листках, в блокнотах и альбомах автографы, принимал нужную позу перед фото- или киноаппаратами и даже похвалил напиток кока-кола. Лишь в 22 часа ушли последние посетители, и Чкалов, сняв парадные одежды, сказал:

— Ну, Александр Антонович, до чего же дотошны ваши американцы — задали и вам и нам работы, которая ничуть не легче полета через полюс.

— Это только начало, — с улыбкой сказал Трояновский. — Дальше все это будет гиперболически возрастать, так как американцев вы действительно удивили, и они, я бы сказал, полюбили вас.

— Да за что же это? — удивился Валерий.

— Ну, прежде всего за то, что добрались до них вопреки заверениям херстовской печати, которая трубила о неспособности Советов осуществить такое предприятие, особенно после гибели Вилли Поста, пытавшегося в 1935 году упредить перелет Леваневского через полюс, а сам Леваневский вынужден был вернуться с маршрута.

— Ну а еще за что? — допытывался Чкалов.

— Рядовой американец понял, что его до сих пор обманывали наглейшим образом. Не случайно вчера представители печати были поражены, увидев на «АНТ-25» мотор советского происхождения. Американцев убеждали, что на одномоторном самолете можно было лететь, если бы он был американским или английским…

Во время разговора снова пришел посыльный с телеграммами Валерию Павловичу от Ольги Эразмовны и сына.

На следующий день забот у советских летчиков оказалось значительно больше вчерашнего.

После завтрака у генерала Маршалла экипаж выехал на аэродром Бараке для выполнения ряда формальностей.

Несколько американских официальных лиц, оформлявших полет, неодобрительно отнеслись к решению экипажа раздать бесплатно все, что не составляет конструктивную принадлежность самолета. Многие сокрушенно покачивали головами, говоря, что русские летчики явно упустили возможность разбогатеть на сувенирах.

С аэродрома генерал Маршалл повез экипаж Чкалова и советского полпреда в свой оффис, где нам были оказаны высокие официальные почести. По приказу генерала были выстроены шеренги солдат, впереди которых развевались американские знамена. Недалеко стояли старинные пушки. В честь советского полпреда и «рашен флайерс» был дан парад, который принимал Трояновский. Девятнадцать традиционных выстрелов из старинных орудий создали такую дымовую завесу, что от наших взоров скрылся плац, и густая роща, и даже войска, участвовавшие в параде.

После этого мы уселись в автомобили и, сопровождаемые эскортом полисменов на мотоциклах, на бешеной скорости помчались по улицам взбудораженного города Ванкувера. Эта поездка к зданию городского управления по узким, забитым людьми и машинами улицам была совершена с таким непревзойденным искусством, что нам казалось; мы едем по цирковой арене.

— Не удивляйтесь, друзья, — говорил Трояновский, — все это делается в чисто американском духе.

День стоял солнечный и жаркий. Перед городской ратушей собрались сотни любителей автографов, кино- и фоторепортеры. Нас дружно приветствовали свистом. Так выражают американцы одобрение и доброжелательство.

У мэра Ванкувера мы не задержались, так как должны были быть вскоре в торговой палате Портленда, куда помчались по мосту через Колумбию под вой сирен полицейских мотоциклистов-циркачей. Полиция штата Вашингтон отдала нам честь в конце моста, так как на другом берегу реки нас уже ожидали полисмены штата Орегон. Вой сирен портлендской полиции был еще более отчаянным.

— Ну и черти! Как несутся, — говорил Валерий, покачивая головой.

Прием в торговой палате Портленда, где гостей встретил сам губернатор штата, транслировался по всей Америке. Выступая с ответным словом, командир «АНТ-25» говорил о том, что в нашей стране уважают американскую деловитость, высокое мастерство рабочих, высококачественную технику.

— Всему этому мы учимся у всех и в первую очередь у вас. Но мы даем слово не только вас догнать в соревновании за развитие техники, но и перегнать. И просим извинить нас за то, что через полюс к вам перебрались мы, советские летчики, первыми.

Когда Трояновский перевел эту речь, аплодисменты долго не смолкали в торговой палате Портленда. Потом говорили мы с Беляковым, за нами наш полпред. После него выступил губернатор штата. К концу речи Чарлза Мартина в зале появились три королевы красоты с венками из белых роз. Мило улыбаясь, красавицы надели эти венки советским летчикам. Валерий принимал эту почесть, без особого удивления, хотя он не предполагал, что такой обычай американцы заимствовали у гавайцев и служит он знаком высшей почести и уважения к прославленным гостям.

После ружейного салюта мэр города попросил экипаж Чкалова выйти на площадь, где собралась огромная праздничная толпа.

Сопровождаемые полпредом, губернатором штата Орегон, мэром города Портленда и множеством официальных лиц, советские летчики с венками на шее пошли по улицам, заполненным горожанами.

Нам сопутствовали крики, свист, возгласы «урей, рашен флайерс!», жесты, благословляющие Чкалова, и улыбки, улыбки, улыбки.

Комфортабельный пассажирский самолет «дуглас» авиакомпании «Юнайтед эйрлайнс» принял экипаж «АНТ-25», чтобы доставить его в Сан-Франциско, как это предусматривалось планами дальнейшего пребывания в Америке.

Самолет, кроме полпреда СССР в США и экипажа Чкалова, имел на борту представителей всех трех телеграфных агентств Соединенных Штатов, прессы, в том числе и корреспондента ТАСС Дюранти. Естественно, что затри часа полета чиф-пайлоту «АНТ-25» пришлось провести достаточно бесед и дать многим интервью. На вопрос, какой наиболее важный научный результат достигнут полетом через Северный полюс, Чкалов ответил:

— По моему мнению, наиболее существенным достижением полета явились метеорологические открытия. Мы установили, что высота арктических облаков в среднем 6–7 километров вместо трех, как это предполагалось раньше.

Корреспондент ТАСС Дюранти спросил Чкалова:

— Насколько серьезными оказались явления обледенения?

— Был момент, когда в течение нескольких десятков минут, — отвечал Валерий, — наш краснокрылый гигант обледенел так сильно, что потребовалось 15 часов на выветривание льда под воздействием солнца и набегавшего потока воздуха.

Беседа Чкалова с корреспондентами была прервана весьма симпатичной стюардессой, которая принесла в пассажирскую кабину кофе, чай, бутерброды и огромный великолепный торт с флагами СССР и США и дружественной надписью на русском языке: «Привет советским летчикам».

В это время полпреду СССР в США Трояновскому была вручена телеграмма от президента нью-йоркского клуба исследователей на имя Сталина и Молотова.

«От имени работников и членов нью-йоркского клуба исследователей я имею честь выразить поздравления в связи с одним из величайших подвигов в истории авиации, сочетавших исследование и перелет. Исследователи всего мира преклоняются перед вашим правительством за активную и постоянную поддержку, которая дается в течение нескольких лет арктическим исследователям.

Вильямур Стифансон».

Корреспондент ТАСС показал газету «Дейли уоркер» с приветствием пленума Центрального Комитета Коммунистической партии США Чкалову и его экипажу: «Пленум с радостью и гордостью приветствует вас, наших героических товарищей, по случаю этого исторического перелета,

являющегося выдающимся триумфом гениальных достижений советской науки и авиации. Вся Америка, весь мир восторгаются вашим чудесным подвигом по завоеванию до сего времени непокоренных районов Арктики. Но мы знаем, точно так же, как и вы знаете, что такие подвиги могут иметь место только в стране социализма под руководством большевистской партии…»

Выслушав телеграмму, Чкалов сказал:

— Это от другой Америки, Егор…

Корреспондент ТАСС Дюранти обратил внимание на приветствия экипажу «АНТ-25», опубликованные в советских газетах 20, 21 и 22 июня. Добрые слова сказали Алексей Стаханов, зачинатель великого движения рабочего класса в нашей стране, знатный сталевар Макар Мазай, знаменитый машинист Петр Кривонос, героиня колхозного труда трактористка Паша Ангелина.

Отдавая дань уважения американским летчикам, доставлявшим нас в Сан-Франциско, Валерий Павлович через Трояновского договорился со стюардессой, чтобы она передала часть преподнесенного советским летчикам торта экипажу «Дугласа». Чкалов вместе со стюардессой отправился к пилотам.

Американские летчики были очень тронуты вниманием «чиф-пайлота рашен флайерс» и почти до самой посадки заставляли Валерия то пробовать пилотировать их самолет, то угощали сигаретами и много раз просили автографы на самых различных бумажных изделиях. Экипаж «Дугласа» подарил Чкалову авторучку с подсветом от малюсенькой батареи, чтобы летчик мог делать записи без включения других источников света ночью.

Минут за пятнадцать до посадки погода стала солнечной, без единой тучки, как это и полагается для штата Калифорния. На горизонте появились два больших города: Сан-Франциско и Окленд. На фоне блиставшего океанского залива с бесчисленными громадинами пароходов резко выделялись сорокаэтажные небоскребы и величественный знаменитый мост, соединяющий два соседних города.

Летчики самолета «дуглас» мягко посадили машину на огромную бетонную полосу. Корреспондент ТАСС Дюранти и Трояновский нам объяснили, что с этого аэродрома когда-то стартовал великолепный пилот США Вилли Пост, отсюда взлетела Амалия Эрхарт, отправляясь в кругосветный полет по экватору.

Полпред и американские представители телеграфных агентств и печати попросили экипаж Чкалова выйти из самолета в венках из роз, которые преподнесли королевы красоты штатов

Вашингтон и Орегон. Валерий Павлович пытался было протестовать, но потом согласился и даже подарил стюардессе розу.

На мои протесты: не очень, мол, скромно в другой город прилетать с венками, подаренными в Портленде, наш командир реагировал решительно и бурно:

— Не бузи, Ягор! Раз требуют дипломатические соображения, то, дорогуша, соображать нужно…

Аэродром заполнили тысячи людей, обращали на себя внимание ярко освещенные солнцем флаги Советского Союза и Соединенных Штатов Америки и знамя с золотой надписью: «Коммунистическая партия Калифорнии приветствует героических летчиков за их выдающиеся социалистические достижения».

— Это встречает нас другая, трудовая Америка, — заметил Саша Беляков. И сейчас, видя море человеческих голов, толпу, неистово выражавшую свой восторг, он оставался невозмутимым.

Чкалов же был потрясен и радостными криками, и залихватским свистом, и дождем алых роз и букетов гвоздик, падавших нам под ноги.

В роскошных автомобилях под вой сирен полицейского эскорта мы проскочили знаменитый 43-километровый мост, перекинутый через залив «Золотые ворота». Мелькнули далеко внизу боевые корабли Тихоокеанского флота, торговые пассажирские пароходы, федеральная тюрьма Алькотрас.

Наша автомобильная колонна бешено мчалась по улицам Сан-Франциско, красивого, строго распланированного города с огромными небоскребами, бесчисленными кафетериями и магазинами, богатейшими мраморными особняками. И все это сверкает в огнях реклам. А улицы то круто уходят вверх, то спускаются вниз, переполненные автобусами, десятками тысяч грузовых и легковых машин. И во всей этой разноцветно вспыхивающей тесноте мы мчались вперед под звонкие завывающие звуки чудо-сирен.

Вот и советское консульство — уголок Родины на далекой чужбине. Но и тут ожидали фотографы и репортеры. Чкалов, обнимая нас, позировал без буркотни, настроение у него было хорошее.

В 21 час 50 минут из Москвы нас вызвали на радиотелефонный разговор. На Центральной междугородной телефонной станции в Москве собрались представители советской печати.

Поздно ночью 21 июня 1937 года закончилась встреча экипажу Чкалова с советскими товарищами, которые вдали от

Родины вели повседневно трудную и кропотливую работу в интересах ее защиты и развития.

Ночью Чкалов проснулся от странных для мирного времени звуков: где-то строчил крупнокалиберный пулемет. Валерий даже разбудил меня, чтобы послушать ночные звуки главного города Калифорнии.

— У тебя галлюцинации, — ответил я другу, переворачиваясь на другой бок.

Утром стало известно из сенсационных сообщений газет, что поздней ночью был ограблен бандитами один из банков Сан-Франциско. В этой стычке и полиция и бандиты применяли даже бронемашины.

После завтрака мы принимали русских, живущих в Сан-Франциско.

День был заполнен официальными приемами. Сначала экипаж «АНТ-25» был принят мэром Окленда, затем состоялись торжественные приемы экипажа «АНТ-25» в торговой палате Окленда, позже в торговой палате Сан-Франциско, где, кроме гражданских властей, присутствовали и военные в лице командующего военным округом генерала Саймоса и начальника военно-морской базы адмирала Смита. В честь чкаловского экипажа генерал Саймос приказал дать салют 19 артиллерийскими залпами.

В честь чкаловского экипажа не раз звучали салюты во всех городах, больших и малых, его встречали многотысячные толпы. Всюду были цветы, улыбки, восторженные возгласы и армии корреспондентов и репортеров. Мы пожали тысячи рук, оставили десятки тысяч автографов, дали не одно интервью.

На Чкалова всегда необычайно сильное впечатление производили встречи с рабочими. Так было по дороге в Вашингтон, в Огдене, где советских летчиков приветствовали рабочие депо, в Чикаго, где на перроне поезд ждала настоящая демонстрация. Среди них было много коммунистов и выходцев из России. С большим чувством встречавшие пели «Интернационал».

В Вашингтоне

27 июня в 8 часов 25 минут экипаж Чкалова прибыл в столицу США. Его встречала вся советская колония, представители властей, печати и, как водится, армия фотографов и корреспондентов.

После прохлады кондиционированного купе сразу почувствовалась влажная дурманящая духота американской

столицы.

Снова цветы, улыбки, приветствия. Советник полпредства Уманский сообщил, что сегодня начальник ВВС армии США генерал Вестовер к 17.30 приглашает нас на прием, а точнее, на коктейль.

— А завтра день будет чрезвычайно напряженным. В 11.35 вас будет ждать министр иностранных дел Хэлл, в 12.00 — встреча с президентом США. В 13.00 завтрак в гостинице «Мейфлауэр», где ассоциация журналистов попросит вас ответить на ряд вопросов. В 15.30 мы с вами поедем к военному министру.

Услышав это, Валерий Павлович заметил, что для официальных визитов нужна соответствующая экипировка. Оказалось, Уманский уже позаботился об этом. Что и говорить, среди своих сограждан Чкалов стал более веселым и доступным человеком. Беседы не прекращались до обеда, затем мы поехали на прием к начальнику ВВС США генералу Вестоверу. Ниже среднего роста, плотный, одетый в гражданский белый костюм, генерал встретил нас очень любезно. Несмотря на жаркую и душную погоду, остальные американские летчики были в военной форме. Прием был организован в клубе офицеров авиационного корпуса армии США на военном аэродроме Боллинг-филд. Среди 200 приглашенных, кроме летчиков, присутствовало много видных представителей командования армии США.

Когда мы вернулись в посольство, к нам прибыл с визитом министр земледелия Г. Уоллес, известный политический деятель, кандидат в президенты, избранный впоследствии вице-президентом. Министр рассказал об организации в США метеослужбы и обещал, что в следующий наш полет прогнозы будут точнее.

После встречи с Г. Уоллесом в клубе полпредства состоялось собрание советской колонии в Вашингтоне.

Второй день жизни в американской столице был для нас еще более напряженным. Предстояли важные визиты.

Первый визит экипажа «АНТ-25» был к государственному секретарю США Хэллу. В 11.30 Чкалов, Беляков, Трояновский и я вошли в кабинет господина Хэлла. Нас встретил бравый, высокий, стройный старик, который заговорил высоким тенорком. Он учтиво здоровался с каждым, поздравляя нас, летчиков, и нашу страну с огромной важности авиационным достижением. Трояновский легко руководил беседой, выполняя одновременно роль переводчика.

Государственный секретарь США интересовался подробностями полета и особенно тем, как экипаж решал задачи аэронавигации между полюсом и берегами Канады. Здесь же

присутствовал министр почт и телеграфа.

Господин Хэлл спросил мнение Чкалова о возможности установки через полюс воздушного сообщения.

— Думаю, что это может стать реальностью при значительном увеличении высоты полета, скажем, до 9— 10 километров, при крейсерской скорости машины 300–400 километров в час и наконец создании в канадской части Америки ряда полярных баз типа нашей базы на острове Рудольфа архипелага Земля Франца-Иосифа.

В 12 часов мы уже были в Белом доме. Нас тут же провели в кабинет президента. Рузвельт сидел в каком-то специальном кресле за огромным столом, заставленным моделями кораблей, самолетов и других машин, а также книгами. Он расположился вблизи открытого окна, выходящего в сад, и был одет в легкую белую рубашку с расстегнутым воротником. Запомнилась большая поседевшая голова, приветливая улыбка. Когда мы подошли к президенту, чтобы пожать ему руку, Рузвельта за руки приподняли над креслом двое мужчин: у него были парализованы ноги. Заметив, что мы внимательно рассматриваем картины в его кабинете, президент сказал:

— Вы летчики, а я моряк. Поэтому у меня множество всякой всячины, связанной с морской службой.

Валерий непринужденно ответил Рузвельту:

— Вам не хватает здесь нашего Айвазовского…

Трояновский, улыбаясь, перевел его слова президенту, который оживился и сказал:

— Я очень, очень люблю Айвазовского…

В заключение президент пожелал нам дальнейших успехов и просил быть гостями Америки. Чкалов поблагодарил за теплое гостеприимство, пожелал президенту и народам США счастья, процветания и дружбы с Советским Союзом. Рузвельту очень понравились эти слова. При прощании он долго пожимал руку Чкалова.

На торжественном банкете в гостинице «Мейфлауэр», устроенном руководителями Национального клуба печати, присутствовало более двухсот писателей, журналистов и других представителей литературного мира. Американская национальная радиокомпания транслировала по всей стране и за границу все выступления.

Было оглашено множество приветствий в адрес экипажа Чкалова, в числе которых была телеграмма адмирала Берда — великого знатока Арктики и Антарктики:

«Прошу передать мои сердечнейшие, дружественные приветы

и самые горячие поздравления великим советским летчикам, совершившим замечательный, исторический подвиг, который навсегда останется в анналах мировой авиации. Перелет из СССР в США — это перелет блестяще спланированный и блестяще выполненный».

За банкетом последовала встреча в военном министерстве.

Вечером в советском посольстве полпред Трояновский устраивал в честь экипажа «АНТ-25» большой прием.

На прием прибыло более 800 человек. Среди приглашенных были члены дипломатического корпуса во главе с дуайеном — английским послом Линдсеем, министр торговли Ропер, министр труда Перкинс, начальник штаба армии США генерал Кренг, начальник авиационного корпуса армии (по-нашему начальник ВВС) генерал Вестовер, около 70 членов конгресса, в том числе сенаторы Кинг и Лафоллет, помощник государственного секретаря Карр, начальник дальневосточного отдела государственного департамента Хорнбек, директор бюро гражданской авиации Фагг. В числе гостей были журналисты, писатели, представителе деловых кругов, военные летчики, прилетевшие из других штатов страны, представители крупных авиационных заводов и гражданских авиакомпаний США.

Впервые экипажу «АНТ-25» во главе с его командиром стало трудно в Соединенных Штатах, так как каждому из нашей тройки пришлось пожать более 800 рук при встрече гостей и столько же при прощании с ними.

Чиф-пайлот был великолепен: элегантно одетый, красивый, любезный, он отличился и как танцор.

29 июня мы нанесли визиты: министру торговли Роперу, которому подчиняется гражданская авиация, и в метеорологическое бюро министерства земледелия, где нас принял доктор Кларк. Здесь разговор был интересным в деловым. Господин Кларк, держа перед собой карту Северной Америки — с нанесенным на ней маршрутом нашего перелета, сказал:.

— Вы замечательно сманеврировали вправо для пересечения Скалистых гор по кратчайшему расстоянию и выходу в воздушное пространство тихоокеанского побережья. Это было очень правильное решение.

Четвертый визит был в посольство Канады. Экипаж «АНТ-25» выразил послу благодарность за оказанное содействие перелету над территорией этой страны.

Вечер был посвящен осмотру Вашингтона.

Утром 30 июня сели в поезд Вашингтон — Нью-Йорк и за 4 часа проехали 400 километров, разделяющие эти два города.

В Нью-Йорке

Величайший город Америки торжественно встречая экипаж «АНТ-25».

Ванкувер, Портленд, Сан-Франциско, Чикаго и Вашингтон уже подготовили вас к встрече с гигантским городом и его жителями. И все же Чкалов был взволнован такой бурной демонстрацией дружбы со стороны американцев.

После краткой речи командира «АНТ-25» его экипаж усадили в открытый автомобиль и в сопровождении полицейского эскорта помчали по улицам города к ратуше, где нас ожидал мэр Ла Гардиа, который произнес несколько приветственных слов на ломаном русском языке.

На пути из ратуши в советское консульство полиции пришлось туго, хотя она сменила маршрут следования чкаловского экипажа, объявленный в утренних газетах Нью-Йорка. Много раз мы были вынуждены останавливаться перед большими скоплениями людей, преграждавшими движенЛ по улице.

К удивлению людей, хорошо знавших Америку, популярность Чкалова и его экипажа не уменьшалась.

Однажды наш гид Миша Мильский, сам ведя автомашину, когда мы ехали на Кони-Айленд в тесноте городских улиц, что-то сделал не так, и нас тут же остановил полисмен.

Начался обычный грубый и часто не объективный разнос шофера полицейским. Михаил извинился, сказав, что торопился отвезти в назначенное место трех советских пилотов, перелетевших полюс.

— Чкалофф? Нордпол?.. — недоверчиво переспросил инспектор. Он тут же подошел к машине, открыл дверцу и, увидев Валерия Павловича, заулыбался и, обращаясь к Мильскому, уже иным тоном попросил, чтобы на отрывном листке штрафного блокнота советский летчик подарил ему автограф. Валерий Павлович расписался, пожал руку здоровенному ирландцу; тот, взяв под козырек, сел на свой мотоцикл и повел нас под вой полицейской сирены с большой скоростью через улицы Нью-Йорка.

Не меньшее удивление вызывала и печать: непрерывно, в течение многих дней она говорила в восторженных тонах о нашем перелете, о Советском Союзе.

«Полет советских авиаторов из СССР в США заслуживает почетного места в истории авиации. Они избрали кратчайший путь для прибытия сюда через Северный полюс и покрытую

льдами верхушку мира. Это казалось человечеству невозможным, но русские показали, что это возможно», — писала «Филадельфиа паблик леджер». «Кливленд плейн дилер» отмечала: «Три человека, чьи имена будут запечатлены историей, перелетели через верхушку мира из Москвы в США в течение 63 часов. Для авиации открылись новые горизонты…» «Совершенный русскими подвиг — чудо умения и закалки. Препятствия на пути были велики, риск невероятный, естественные трудности ужасающие. Только воображение может предвидеть практические результаты этого полета. Пока же это поразительный показатель русского мужества и изобретательности и знаменательная демонстрация возможностей дальних полетов», — говорилось в «Детройт фри пресс».

Однажды, когда Трояновский перевел нам подряд несколько статей, Чкалов взмолился:

— Уволь, дорогой Александр Антонович! Уволь! За эти три дня понял: я стал такой исторической ценностью, что даже чувствую, как тело каменеет и покрывается налетом или плесенью подвалов, в которых хранятся документы прошлого.

Когда Трояновский показал Чкалову программу пребывания в США, тот взъерошился:

— Да что вы задумали? На целый месяц? Пора домой! Там же ждут нас.

Консул Боровой, держа в руках телеграмму, сказал:

— Правительство, Валерий Павлович, продлило вам командировку, и мы составили все с расчетом закончить поездки по США к 25 июля.

Чкалов оторопел было, потом зашумел с новой силой:

— Как туристы мы еще успеем сюда приехать и попутешествовать вволю. А сейчас баста: планируйте, пожалуйста, быстрейшее наше возвращение домой. Вот мой сказ, а Саша и Ягор пусть подтвердят…

Беляков, познакомившись с проектом поездки по США, возразил:

— Совсем и ото всего, мне кажется, Валерий, отказываться нельзя, поскольку американцы просят наш экипаж в гости…

— А на это, Саша, хватит и недели! — ответил Чкалов.

В этот момент генеральный консул Боровой положил перед Трояновским какую-то новую бумагу. Александр Антонович пробежал ее взглядом и с улыбкой проговорил:

— Все споры наши ни к чему. Вот, Валерий Павлович, распоряжение правительства — вашему экипажу находиться в США, пока не прилетит Громов.

Вылет его экипажа, как уточнил консул, намечался на период между 10 и 14 июля.

— Это совсем другое дело! А то экскурсии да гостевание, — сказал Чкалов и поспешил узнать расписание трансатлантических пароходов.

Боровой выяснил по справочнику, что 14 июля отходит из порта «Нормандия».

— Великолепно! — забасил Валерий. — Великолепно! Я чувствую: Громов вылетит числа десятого и будет здесь двенадцатого. Мы его встретим и тут же передадим эстафету поездок по Америке. А на тихоокеанское побережье возвращаться не будем — слишком много уйдет времени, а по побережью Атлантики поездят Егор и Саша.

— А ты куда денешься? — спросил я Валерия.

— Буду караулить вылет Громова и пароход «Нормандия», чтобы вам, любителям посмотреть, поглядеть да послушать, вам, чертям этаким, вовремя свистнуть, а то, чего доброго, опоздаете домой.

Беляков только махнул рукой и, подсев ко мне, принялся за разработку плана наших поездок, исходя из нового срока — все экскурсии закончить к 10–12 июля.

В тот же вечер состоялась встреча со знаменитыми путешественниками, географами, военными и гражданскими летчиками, исследователями Арктики. Чествование советских летчиков, организованное по инициативе Клуба исследователей и Русско-американского института культурных связей, проходило в огромном зале одного из лучших отелей Нью-Йорка «Уолдорф-Астория». Здесь были люди, имена которых хорошо знали в Советской стране, — Вильямур Стифансон, президент Клуба исследователей, одним из немногих почетных членов которого состоял наш Отто Юльевич Шмидт; летчики Хетти и Маттерн, летавшие через СССР; негр Матыо Хэнсон, участник экспедиции Ппри к Северному полюсу; участник экспедиции Элсуорта в Антарктику летчик Кенион и многие другие. Один из журналистов Америки сказал, что это «собрание знаменитостей» и что о каждом из них можно было бы написать книгу.

Седовласый, статный, высокий Стифансон радостно встретил нас и провел к стоявшему в фойе глобусу Клуба исследователей: земной шар был перечерчен в разных направлениях линиями, обозначавшими маршруты путешествий и экспедиций. Над полосками маршрутов стояли личные подписи исследователей. Это были автографы Нансена, Амундсена, Стифансона, Линдберга, Берда, Поста, Хетти, Вилкинса, Кларенса,

Чемберлина, Амалии Эрхарт и другие. От Москвы до США по глобусу протянулась свежая линия.

Чкалов поставил над новым маршрутом свою подпись на этом единственном в своем роде глобусе. За командиром поставили свои подписи Беляков и я.

Открывая торжественную встречу, старый полярный исследователь Стифансон сказал несколько прочувствованных слов и прочел многочисленные телеграммы, полученные из разных концов США и Европы.

Экипаж Чкалова поздравила с победой дочь Роберта Пири.

«Мой отец, — телеграфировала она, — предсказывал, что Северный полюс будет завоеван авиацией, и это осуществилось…»

Адмирал Берд радировал: трое советских летчиков совершили один из самых великих полетов в истории, он выражал уверенность, что эта работа будет продолжена. Из Англии прислал свое приветствие Чарлз Линдберг.

Торжественный прием в «Уолдорф-Астория» транслировался по радио. Вице-президент Клуба исследователей Лоуэл Томас предложил поднять тост за Северный полюс, куда стремились многочисленные экспедиции. Командующий ВВС американской армии генерал Вестовер произнес яркую речь о героизме экипажа «АНТ-25» и заключил ее так: «Военная авиация США расценивает этот полет как самый знаменательный за последнее время».

Секретарь исследовательского института Гарднер, посетивший в 1936 году Советский Союз, рассказал о массовом авиационном спорте в СССР, о парашютистах, о замечательных работах ЦАГИ.

Все выступления нет возможности перечислить.

Выступающие подчеркивали научное и техническое значение полета «АНТ-25» и отмечали, что этим СССР вписал блестящую страницу в историю человечества.

Речь Героя Советского Союза Чкалова вызвала взрыв бурного энтузиазма.

Валерий Павлович сказал:

— Мы несли в наших сердцах сердца стосемидесятимиллионного народа. Ни штормы, ни циклоны, ни льды не могли удержать нас, ибо мы знали, что выполняем волю своего народа.

Возвращаясь в консульство после очередного приема, на одной из центральных улиц мы повстречали пикет забастовщиков. Бедно одетые люди несли плакаты и что-то выкрикивали. Наш консул объяснил:

— Эти люди пытаются бойкотировать своего босса — владельца крупного ателье готового платья, понизившего

заработную плату своим работникам.

Самая многолюдная встреча состоялась на 34-й улице в огромном зале манежа. Здесь собралось более 10 тысяч американцев, большей частью рабочих Нью-Йорка. Встречу с экипажем Чкалова устраивала редакция журнала «Советская Россия сегодня». Когда мы появились в зале, началась десятиминутная овация.

Наконец буря восторгов стала утихать, и председательствующий, руководитель Хайденского планетария доктор Кингсбери начал речь с обращения к экипажу Чкалова на русском языке: «Добро пожаловать, товарищи! Слава героям!» В своей речи он сказал: «Линдберга в СССР приветствовали как товарища. Мы так же приветствуем вас. Мы вас любим, потому что вы помогли нам лучше узнать Советский Союз. Вы не только победители арктических просторов, но и носители человеческой правды».

Президент Клуба исследователей Стифансон говорил об огромной работе СССР на севере.

Выступили также известный летчик Кенион, представитель мэра Нью-Йорка Фаулер.

Как только председатель митинга объявил, что слово предоставляется «чиф-пайлоту рашен флайерс» Чкалову, все встали и начали аплодировать. Со всех концов неслись приветствия, манеж дрожал от рукоплесканий. Кто-то на английском языке затянул наш «Авиационный марш», и тысячи голосов подхватили песню.

— Советский Союз, — начал громко Валерий, — идет вперед от победы к победе. Наш полет принадлежит целиком рабочему классу всего мира. Мы, три летчика, вышедшие пз рабочего класса, можем творить и работать только для трудящихся. Мы преодолели все затруднения во время арктического перелета, чтобы передать приветствие американскому народу.

Валерий говорил страстно, захватывающе, проникновенно. Каждая его фраза вызывала восторг аудитории.

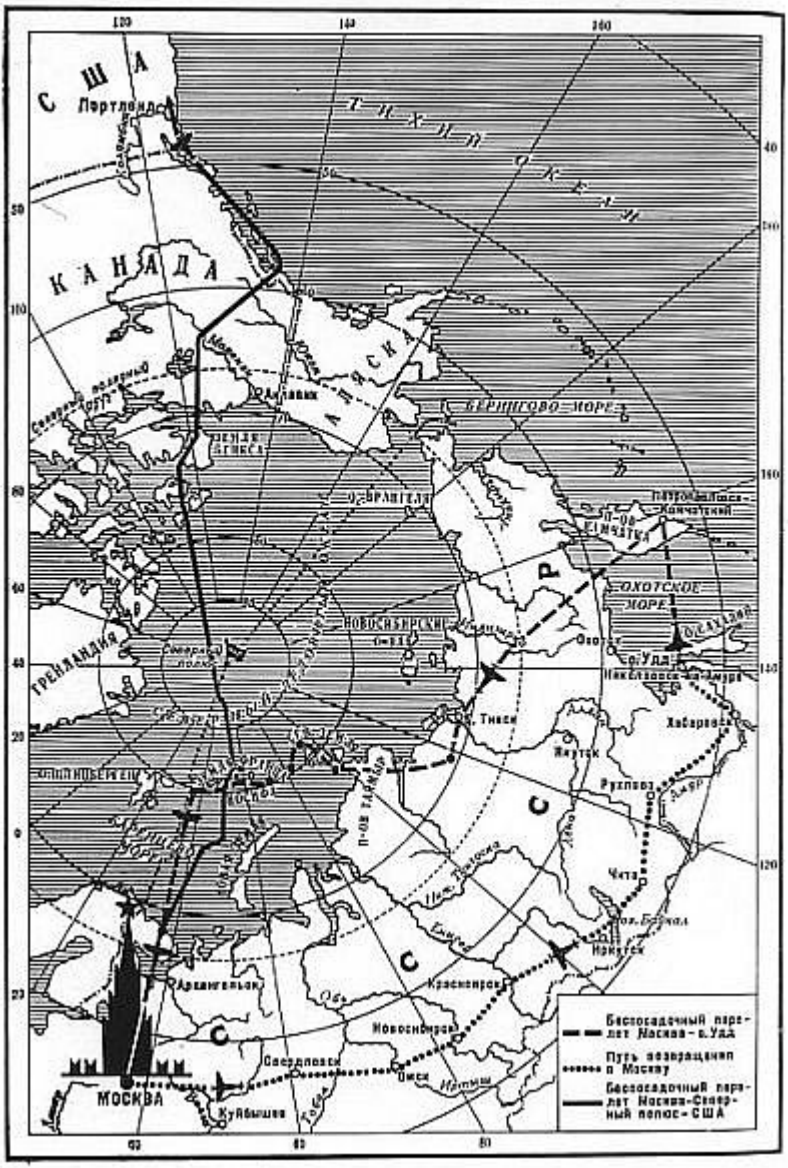
— Мы твердо знаем, — продолжал он, — что время работает на пас и Родина паша перегонит Америку но всех областях!.. Не стремление к наживе, но честолюбие и тщеславие побуждают советских людей к героическим подвигам. Народ, уничтоживший эксплуатацию и построивший социализм, движим чувствами, выше и благороднее которых нет у человека. Любовь к Советской Родине-матери, преданность идеям коммунизма, стремление к общечеловеческому счастью — вот что делает наш народ непобедимым!..

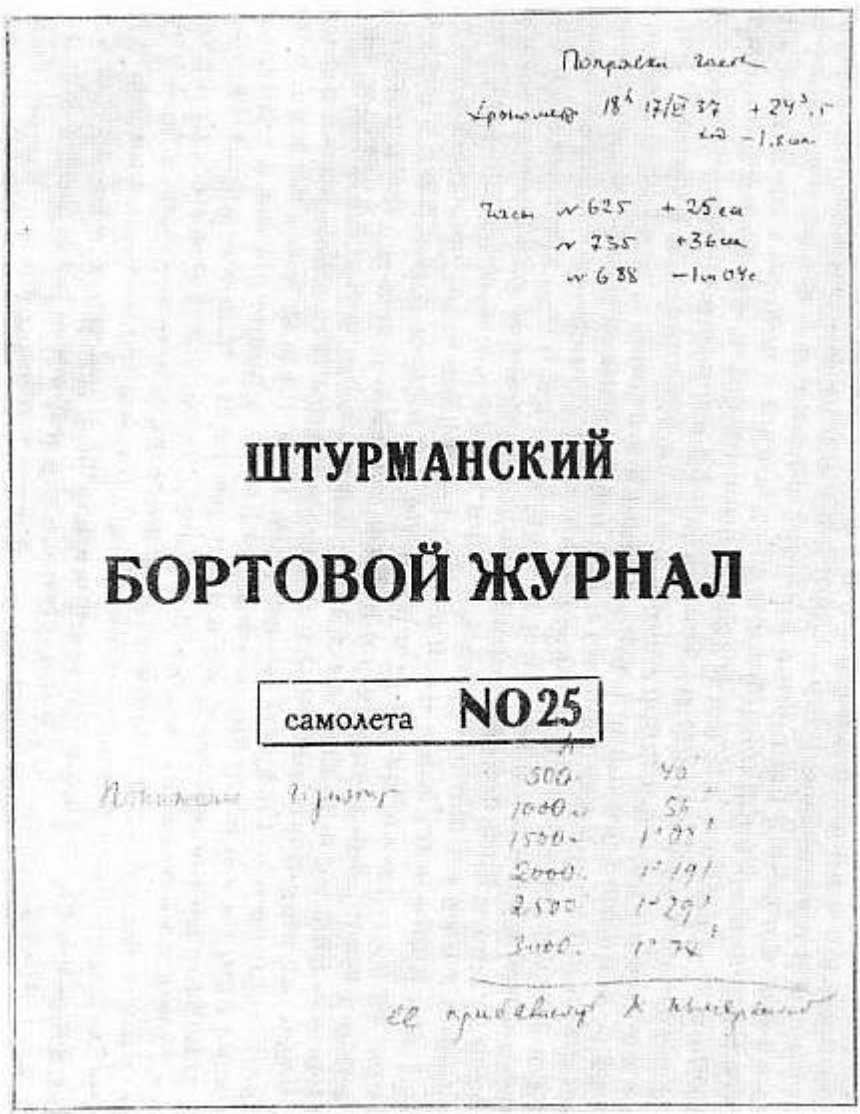
После речи Чкалова творилось что-то невероятное.

2 июля после обеда к нам с визитом прибыл доктор Стифансон. В гостиной консульства мы долго говорили о проблемах исследования Арктики.

Вечером была встреча с советской колонией в Ныо-Йорке. Она состоялась в клубе «Амторга». Чкалов рассказал о том, как зародилась у Леваневского мечта о беспосадочном полете; о Громове, испытавшем сверхдальний самолет и установившем на нем рекорд дальности по замкнутому маршруту; о гибели американского летчика Поста в 1935 году и возвращении экипажа Леваневского в то же самое время с маршрута Москва — Северный полюс; о нашем перелете из Москвы на Камчатку через Ледовитый океан.

В. П. Чкалов.


США
Портленд
ТИХИЙ ОКЕАН
КАНАДА
АЛЯСКА
БЕРИНГОВО МОРЕ
Аляска
Северный полюс
Северо-Западный проход
Земля Гренландия
Гренландия
Баффинова Земля
Земля Элсмира
Земля Принца Уэльского
Земля Виктории
Земля Банкса
Земля Александры
Земля Джорджа
Земля Принца Патрика
Земля Короля Вильгельма
Земля Франца-Иосифа
Земля Северная
Земля Северная
Земля Новая Сибирь
Земля Врангеля
Земля Беннетта
Земля Ливингстона
Земля Гукера
Земля Александра
Земля Франца-Иосифа
Земля Франца-Иосифа
Земля Франца-Иосифа



Поправки часов

Хронометр 18ч 17/IX 37 +24с,1
ед -1,8 сек.

Часы № 625 +25 сек
№ 735 +36 сек
№ 688 -1 мин 04 с

ШТУРМАНСКИЙ

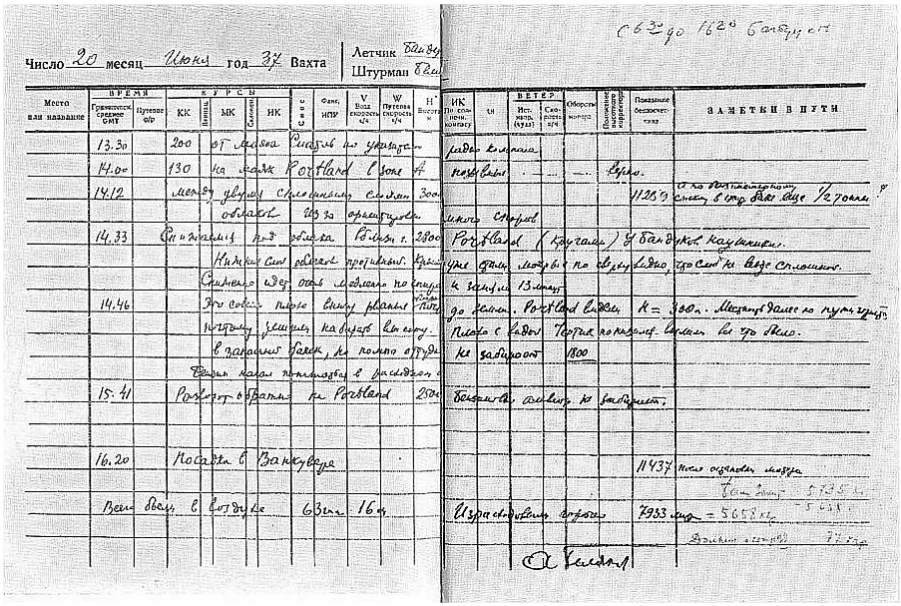
БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ

самолета NO25

500	40'
1000	56'
1500	1°08'
2000	1°19'
2500	1°29'
3000	1°38'

ее привезут к площадке

Перелет в США через Северный полюс. Первая страница штурманского бортового журнала. 1937 г.



Число 20 месяц Июня год 37 Вахта | Летчик Байду | Штурман Ваг

Место или название	ВРЕМЯ Гринвичское среднее GMT	Путевое с/р	КУРСЫ КК	МК	НК	Сев. с	Сев. напр.	V Путевая скорость км/ч	W Путевая скорость км/ч	Н Высота м	НК По основному контуру	ЧЧ	ВЕТЕР Истинный (град)	Скорость км/ч	Сбросить вопрос	Положение самолета определено	Показание бензомера	ЗАМЕТКИ В ПУТИ
	13.30		200															
	14.00		130															
	14.12																	
	14.33																	
	14.46																	
	15.41																	
	16.20																	

Последние страницы записей в штурманском бортовом журнале перелета в США. 1937 г.

На аэродроме в Ванкувере. 20 июня 1937 г.

На аэродроме в Ванкувере. 20 июня 1937 г.

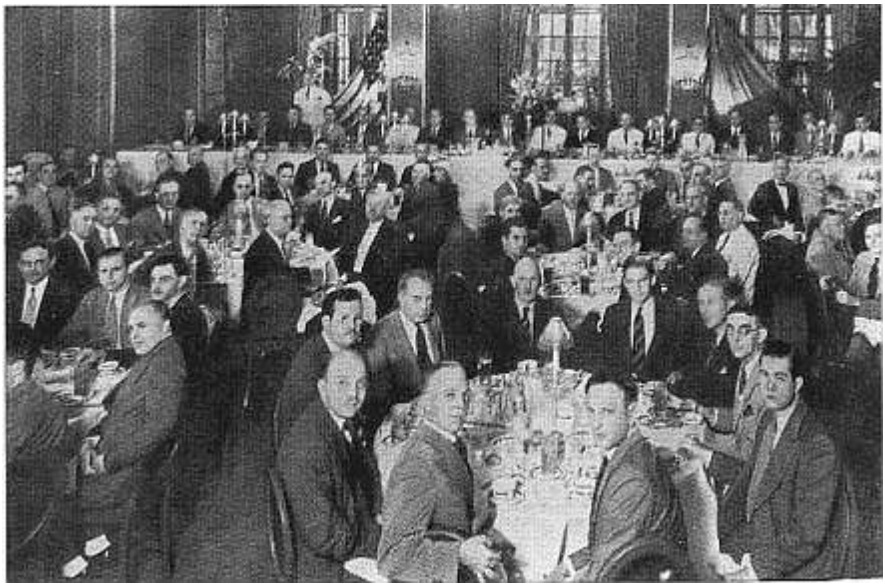
А. В. Беляков, В. П. Чкалов и Г. Ф. Байдуков у своего самолета на аэродроме в Ванкувере. 20 июня 1937 г.

В. П. Чкалов и генерал Д. Маршалл. Ванкувер, 20 июня 1937 г.

На военном параде в честь экипажа Чкалова. Июнь 1937 г.

На аэродроме в Сан-Франциско. Июнь 1937 г. Слева направо: А. В. Беляков, Г. Ф. Байдуков, В. П. Чкалов, А. А. Трояновский.

Экипаж Чкалова в США. Окленд, июнь 1937 г.



Прием в честь экипажа Чкалова. Отель «Мейфлауэр». Вашингтон, 28 июня 1937 г.

Москвичи встречают героев перелета Москва — Северный полюс — США. Август 1937 г.

В. П. Чкалов выступает в городе Горьком после перелета Москва — Северный полюс — США. Август 1937 г.

В. П. Чкалов выступает на предвыборном собрании учителей города Горького. 22 ноября 1937 г.

Конструктор Н. Н. Поликарпов.

В. П. Чкалов с женой Ольгой Эразмовной, сыном Игорем и дочерью Валерией. 1937 г.

На всесоюзных соревнованиях. В. П. Чкалов обходит ряды мотогонщиков перед стартом. Киев, 1938 г.

В. П. Чкалов дома — с дочерью, сыном и Светиком Бабушкиным. 1937 г.

В. П. Чкалов на Волге по пути в Василево. 1938 г.

В. П. Чкалов в городе Горьком. Ноябрь 1938 г.

— Наш полет через полюс в Америку меньше всего носит спортивный характер. Мы стремились к научному познанию природы Центральной части Полярного бассейна и районов «полюса недоступности» (неприступности), чтобы ответить на древний вопрос человечества: можно ли связать две старые страны света — Европу и Азию — с Америкой по путям с кратчайшими расстояниями, которые пролегают через районы

Северного полюса?

Чкалов показал на карте возможные воздушные транспортные пути.

— Не дай бог, если этими короткими путями вперед гражданской воспользуется военная авиация, — неожиданно выразил свои мысли вслух паш командир. — Но не станем загадывать, а проанализируем пока результаты первого нашего советского полета, носящего мирный, самый гуманный характер.

Чкалов торопится домой

Для Чкалова главным стало ожидание вылета «АНТ-25-1». Он отказывался от многих поездок, и мы с Беляковым были вынуждены часто одни отвечать на приглашения американцев. Валерий Павлович в это время не давал покоя консульским и амторговским советским работникам, требуя от них сведений о подготовке экипажа Громова, о поисках Амалии Эрхарт.

Однако в центр испытаний военной авиации США Чкалов поехал охотно, но на него, за исключением бомбардировщика «боинг», не произвели большого впечатления новые самолеты американцев.

Однажды мы отправились посмотреть на вольную борьбу.

— Откуси ему ухо! Оторви ему нос! Размозжи ему голову! — кричали неистово зрители, наблюдая, как два борца разных национальностей вели борьбу, в которой допустимо все: и подножка, и обжим, и удар, и укус.

— Хватит! Поехали! Так противно, — неожиданно забунтовал Валерий, и мы, не дождавшись конца, уехали в консульство.

Как-то в полночь нас свозили на самый большой небоскреб мира Эмпайр стэйт билдинг. Три скоростных лифта последовательно возносили посетителей на 61-й, 92-й и, наконец, на 101-й этаж, откуда по лестнице мы добирались на площадку 102-го этажа. Обычно верхняя треть небоскреба скрывается в туманах и низкой облачности, но сегодня ночь была ясная, что позволяло наблюдать, как исполин город, сверкая разноцветным ковром переливающихся огней, растекается в разные стороны и как эта игра света медленно угасает вдали.

Чкалов посмотрел на всю эту вакханалию рекламного разноцвета и громко сказал:

— Вот оно, чрево Америки, место, которое наш Горький назвал «Городом Желтого дьявола». Этот дьявол и выкамаривает, зазывая в свои магазины покупателя.

Громов, Юмашев и Данилин стартовали в 22 часа 21 минуту 11 июля по нью-йоркскому, то есть утром 12 июля по московскому времени.

Чкалов уже достал наши полетные карты и наготовил флажки на булавках, чтобы отмечать движение экипажа Михаила Михайловича Громова.

Спецкору газеты «Правда» Л. Б. Хвату Валерий Павлович посоветовал срочно вылететь в Сан-Франциско.

А Беляков и я в это время побывали еще на ряде авиационных заводов, и, когда вернулись в консульство в Нью-Йорке, наш командир возмущался:

— Черти бездушные! Взгляните на карту: видите, как «Мих Мих» погладил полюс — на 12 минут раньше расчетного времени!

— Значит, с опережением, — сказал Беляков.

— Это почерк нашего Михаила Михайловича, — гордо ответил Чкалов.

13 июля в 8 утра я зашел в гостиную. За столом, положив голову на карту, дремал Валерий Павлович. Очередной маленький красный флажок на булавке был вонзен в остров Патрика, а около него рукою Чкалова было написано: «13.7.37 5 часов 47 мин. по-нью-йоркски или 10 часов 47 мин. по Гринвичу».

В это время подошел Саша Беляков и, не поняв, что Чкалов уснул за столом над картой, громко спросил:

— Как идет полет?

Валерий поднял голову, сильно потянулся и, резко вскочив со стула, стал приглаживать рукой свалившиеся на глаза русые волосы.

— Проснулись все же, окаянные? — бурчал добродушно наш командир и, обняв меня и Сашу, склонился к столу, где лежала карта с цепочкой флажков.

— Видам, как чешут «Мих Мих», Андрей и Серега? — радостно говорил невыспавшийся, но довольный Чкалов.

Вскоре позвонили из Сиэтла. Вартаньян сообщал, что Скалистые горы, куда самолет Громова подойдет примерно в 19 часов по гринвичскому времени, закрыты облаками на высоте 4500 метров. Кроме этого, Артак Арменакович доложил, что из-за атмосферных разрядов связь с «АНТ-25-1» неустойчивая, хотя радиостанция самолета работает регулярно.

Через полчаса позвонил Беляков из аэропорта Нью-Арк, куда он поехал по приглашению американцев. Штурман предупредил, что южнее Сан-Франциско, особенно в прибрежной полосе Лос-Анджелес — Сан-Диего ожидаются ночные и утренние туманы…

Услышав это, Чкалов немедля заштриховал прибрежную

полосу южнее Сан-Франциско.

— Так что, Ягор? Подправить вправо, а потом на Сан-Франциско? — неуверенным голосом спрашивал «чиф-пайлот», а это было совсем на него не похоже.

— Догадываюсь, что для Громова Сан-Франциско в условиях, когда есть запасы горючего, — пункт весьма неподходящий, так как наши товарищи могут дойти до южной границы США.

— Вот то-то и оно… — проокал Валерий.

В этот момент раздался телефонный звонок: из Вашингтона попросил Чкалова советник Уманский и сообщил последнюю радиограмму от Сергея Алексеевича Данилина, который передал, что в 19 часов 20 минут по Гринвичу они находились на широте 55° и долготе 120°. Высота полета 4 тысячи метров, землю он не слышит, хотя на борту у них все в порядке.

Чкалов попросил Уманского минуту обождать, пока мы выработаем рекомендации.

— Раз Громов забрался уже на 4 километра высоты, значит, он понял опасность и слбдует им взять вправо, чтобы не влезть в пекло кучево-грозовой облачности, — сказал я.

— Пусть повернут на Сиэтл, к тихоокеанскому побережью! — прокричал Валерий Уманскому. — Но имей в виду, что южнее Сан-Франциско будут ночные и утренние туманы. Поэтому скажите Вартаньяну, чтобы он запросил Громова о запасах горючего и передал нам, а мы тут покумекаем…

После обеда позвонил из Сан-Франциско спецкор газеты «Правда» Хват. Он кричал в трубку:

— Провалилась бы эта авиация! Никогда не угонишься за летчиками и не угадаешь их капризы…

— Да что случилось, паралик тебя возьми? — с усмешкой спрашивал Чкалов корреспондента.

— Это какое-то издевательство! — продолжал жаловаться Хват. — Вот послушай, что только что получили от вашего любимого Михаила Михайловича за подписью штурмана: «1 час 20 минут 14 июля 1937 года по Гринвичу. Идем вдоль берега. Находимся между Сиэттлем и Сан-Франциско. Высота 4000 метров. Просим спорткомиссара зарегистрировать пролет над аэродромом Окленд. Садиться будем утром, думаем, за Сан-Франциско. Данилин». Ты теперь, надеюсь, понимаешь, какую свинью мне и сотням других корреспондентов подложил интеллигентный ваш Громов? Что мне теперь делать? Куда подаваться?

Чкалов смеялся до слез.

— Садись, Левушка, в свой зафрахтованный «боинг», пристраивайся к «АНТ-25-1», шпарь за ним и не выпускай из виду.

Мы понимали, что экипаж Громова, решившись на такое трудное и ответственное действие, одобренное нами, теперь должен быть максимально обеспечен не только от катастрофических, но и элементарно опасных неприятностей, какие бывают в авиационной практике.

В последние напряженные часы перелета громовского экипажа Александр Васильевич познакомил Борового с историей авиационных рекордов на дальность.

Кратко можно изложить эту историю так: в 1925 году был впервые зарегистрирован рекорд дальности французских летчиков Леметра и Аррашара: за двадцать пять часов они прошли без посадки по прямой 3166 километров. Через 3 года итальянцы установили новый рекорд, но французы тут же вернули себе первенство. Затем рекордом овладели американцы, а у них взяли пальму первенства в 1933 году англичане Гейорд и Николетс, пролетев 8544 километра из Англии в Южную Америку.

Но прошло пять месяцев, и в том же 1933 году французские летчики Кодос и Росси на маршруте Нью-Йорк — Дамаск прошли без посадки 9104 километра, вернув своей стране один из самых трудных авиационных рекордов. А сейчас Громов перекрыл все эти рекорды, покрыв расстояние около 10 300 километров.

Конечно, нам было не до сна, хотя в Нью-Йорке вступила в свои права поздняя ночь. Мы сидели у радиоприемника и слушали все как-нибудь относящееся к полету Громова.

Наконец наступило 14 июля 1937 года, день отъезда на Родину. Билеты на пароход «Нормандия» уже были у нас. Но Чкалова это словно не касалось: он не собирал вещи, пластинки с произведениями Бетховена, Чайковского, Рахманинова в исполнении крупнейших музыкантов, в частности самого Рахманинова, не говорил ничего о последних часах пребывания в США, поглощенный одним тревожным раздумьем: хватит ли у Громова горючего, чтобы найти аэродром, который быстрее всего очистится от тумана.

В напряженной атмосфере мы поздно позавтракали, и Чкалов снова ушел к столу, где лежала карта с южной, конечной частью маршрута Громова, Юмашева и Данилина. Стереотипное «все в порядке», передаваемое Сергеем Алексеевичем Данилиным, казалось какой-то насмешкой.

Боровой просил собираться к выезду в нью-йоркский порт.

— Да какой может быть разговор об этом, если не завершен полет наших друзей? — зло отрезал Чкалов и резко сказал консулу: — Я вас прошу соединиться с Сан-Франциско и узнать, что слышно о погоде в районе Лос-Анджелеса и Сан-Диего!

На наше счастье, на той стороне США еще действовал вездесущий, всезнающий и всюду проникающий спецкор «Правды» Левушка Хват, который попросил к телефону Валерия и сказал ему о том, что «Громов отвалил от Сан-Диего, где, правда, уже образуются разрывы в тумане, и что будто бы он сделал круг над аэродромом Марчфилд».

Долго мы искали более подробные карты, пока не нашли такой городок.

— Ну слава богу! Тогда, робята, поехали домой…

Прибыв в порт, мы увидели тысячи провожающих, среди которых находился полюбившийся нам американский полярник Стифансон, исследователи, ученые и летчики США. Перед отплытием стало известно, что Громов ходит по кругу вблизи военного аэродрома, но не садится на него.

— Видимо, маловат аэродромишко, — заметил я.

— Михаил Михайлович уж как-нибудь выберет место и припечатает своего «АНТа», — без тени сомнения говорил Чкалов.

В самый последний момент Чкалов сделал корреспондентам газет и радио следующее заявление:

«Мы уезжаем в знаменательный день. Наши друзья Громов, Юмашев и Данилин вновь доказали возможность установления трансполярного пути. Мы еще раз благодарим правительство, учреждения, научные организации и печать США, а также многочисленных друзей в США за ценную помощь, оказанную нашему перелету, и за горячий прием. Мы считаем, что этот прием был оказан не только нам, но и нашей стране, и населяющим ее народам».

Уже скрывался огромный Нью-Йорк, когда Чкалова, Белякова и меня срочно попросили в радиорубку «Нормандии». Нам сказали, что мы сейчас сможем напрямую переговорить с американской базой Марчфилд, где находятся Громов, Юмашев и Данилин.

Радиовещательная американская компания, видимо, сделала все, чтобы летчики экипажей двух советских самолетов смогли взаимно приветствовать друг друга на территории США, однако, кроме «Алло, «Нормандия»! Алло, «Нормандия»!», мы ничего не могли разобрать из-за сильного треска, создаваемого атмосферными разрядами. Но уже и этого было достаточно, чтобы Чкалов отбросил все сомнения и оставил все заботы о Громове, Юмашеве и Данилине.

— Это был голос «Мих Миха», — уверял Чкалов меня и Белякова, а мы соглашались с таким утверждением, так как и нам казалось, что вызывал «Нормандию» чиф-пайлот самолета «АНТ-25-1».

Газета, выходившая на борту парохода «Нормандия», сообщила о том, что адмирал Берд, известный полярный исследователь, 15 июня сделал следующее заявление печати:

«В третий раз в течение нескольких недель я имею честь поздравлять Советский Союз.

Создание дрейфующей станции «Северный полюс» и два перелета через Северный полюс в США — это три труднейших исторических подвига. Тот факт, что все эти три труднейших предприятия закончились блестящим успехом, свидетельствует не о счастливой случайности, а о тщательном и вдумчивом планировании и совершенстве личного состава авиации и его материальной части».

Утром 19 июля пароход подходил к пристани английского города Саутгемптона. Нас разбудили шумные голоса толпы газетных корреспондентов, прорвавшихся к нашим каютам в 5 часов утра местного времени. Осажденные энергичными представителями прессы, мы быстро вскочили, умылись, оделись и вскоре уже «фильмовались» для кинохроники и отвечали на вопросы, задаваемые наперебой: как летели, что чувствовали, было ли страшно или только «ничевоу»?

В это время появился наш полпред в Англии Майский Иван Михайлович со своей супругой Агнией Александровной, с которыми мы подружились в прошлом году, отдыхая в одном санатории в Сочи. Иван Михайлович, видя, что мы уже перешли в необратимую стадию интервьюирования, предложил всей корреспондентской братии перейти вместе с нами в салон.

В салоне «Нормандии» любопытный разговор состоялся у Валерия Павловича с репортером «Дейли геральд», который спросил нашего командира:

— Скажите, что вы чувствовали во время полета над Северным полюсом?

— Ничего особенного, — улыбаясь, ответил Чкалов, — повседневная работа и даже сон согласно вахтенному графику.

— Где вы учились? — задал второй вопрос тот же корреспондент.

— Да там же, где учились все наши ребята в давно прошедшие дни. Настоящей школой была гражданская война, революция, партия большевиков. Это была школа второй ступени. Хорошая школа, смею вас уверить, — весело сказал Чкалов и тут же добавил: — Запишите, что летному делу я был обучен Михаилом Михайловичем Громовым, асом советских летчиков.

— В этом случае учитель может быть доволен своим учеником, — заметил лондонский корреспондент американской газеты и спросил, в свою очередь: — В чем разница в вашем

полете и полете экипажа Громова?

— Видите ли, мы были разведчиками небывалого маршрута. Об атмосферных условиях в Центральном полярном бассейне было мало что достоверно известно. Предполагалось, что верхние слои облаков там не превышают 3–5 километров. Исходя из этого, мы взяли на борт кислорода для питания экипажа всего лишь на 8 часов. А что произошло на деле, вы, видимо, читали наши отчеты, и я повторяться не стану. Скажу лишь одно: хотя и трудно было, но «ничевоу», прошли над Ледовитым океаном и его полюсом и достигли США. Громов учел эти обстоятельства и взял кислорода значительно больше, что позволяло ему идти, как правило, напрямую, когда облачность заставляла поднимать высоту полета.

Кто-то из окружавших нас незнакомых людей в салоне «Нормандии» задал еще вопрос лично Чкалову:

— Вы очень богаты, мистер Чкалов?

Валерий, чуть подумав, оглядел всю окружающую нас публику и серьезно сказал:

— Да, я очень богат!

— Сколько же миллионов имеете? — снова спросил иностранец.

— Сто семьдесят миллионов! — уже с хитринкой во взоре озорно ответил Валерий.

— Чего? Рублей, долларов? — пытался уточнить вопрос, по-видимому, американец.

— Сто семьдесят миллионов человек! — разъяснил Чкалов удивленному иностранцу. — Все они работают на меня, а я на них… — весело закончил Валерий.

В Париже

19 июля поезд, несшийся со скоростью 100 километров в час, доставил экипаж Чкалова из Гавра в Париж на Сен-Лазарский вокзал. И здесь огромная толпа встречающих. Первым подошел полпред СССР во Франции Я. З. Суриц и с ним представители французского министерства авиации, генерального штаба, вице-председатель авиационной комиссии палаты депутатов Вайян-Кутюрье, состав полпредства, советская колония, участники II конгресса Международной ассоциации писателей, в том числе Михаил Кольцов, Агния Барто, Луи Арагон и множество журналистов и корреспондентов французской и советской печати. Чкалов, почувствовав себя невольно виноватым перед Марлен Дитрих, знаменитой в те годы киноактрисой, встрече которой мы

явно помешали (она плыла с нами на «Нормандии» и теперь одновременно с нами приехала в Париж), галантно преподнес ей букет роз. Тут же, на вокзале, Чкалов выступил по радио с краткой, но яркой речью, как это он мог делать без всякой подготовки.

После пятисуточного путешествия через океан из Америки в Европу нас еще долго покачивало на земле, и поэтому часы отдыха в советском полпредстве в Париже были необходимы для всего экипажа «АНТ-25».

Утром 20 июля вдруг все словно перевернулось: в гостиной полпредства кто-то кричал, грохотал, гомерически смеялся.

— Это пришли они, — непонятно сказал полпред, когда мы сидели в его столовой и завтракали.

Наша тройка немедленно отправилась в гостиную. Каково было наше удивление, когда мы увидели только троих: Алексея Толстого, Всеволода Вишневского и Михаила Кольцова.

— Я-то думал, что сюда прибыла рота солдат, которым подали команду: «Вольно! Разойтись!» — шутливо сказал Валерий Павлович.

— А на самом деле что? — допытывался Толстой, обнимаясь и целуясь с Чкаловым.

— А на самом деле один матрос, один командир агитационной эскадрильи и один граф! — хохоча, уже громыхал Чкалов.

— Бывший граф! — поправил Валерия Всеволод Вишневский.

Разговоры пошли об Америке, об Испании, о II конгрессе Международной ассоциации писателей, о перелете Громова. Чкалов попросил рассказать о конгрессе.

Начал Всеволод Вишневский:

— Наш конгресс собрался в грозную пору. Опасность войны надвигается все больше. Писатели мира в предвидении близких событий считают этот конгресс лишь предварительной мобилизационной подготовкой. Мы видели лик новой войны в Испании. Готовьтесь к тому, Валерий Павлович, чтобы выдержать испытания еще более глубокие и серьезные, проверяйте и тренируйте себя для большой борьбы на больших пространствах. Судьба может сделать так, что всем нам придется вновь встретиться на фронтах…

После встречи с писателями у Чкалова из головы не выходила мысль: «Быстрее нужно создавать новые истребители, иначе не остановить фашизм…»

Наш командир настойчиво торопил полпреда поскорее посадить нас в московский экспресс.

Вот уже поезд мчится по родной советской земле. В пути Чкалова непрерывно одолевают корреспонденты Советского Союза, расспрашивая о перелете. Друг экипажа автор романа «Летчики» И. Рахилло принес свежие газеты. Чкалов обратил внимание на подвал 3-й страницы, написанный Г. А. Ушаковым, — «Проблема трансарктического сообщения», но сначала прочел коллективное письмо С. Леваневского, М. Шевелева, М. Бабушкина, П. Головина, А. Алексеева, Б. Чухновского, Ф. Фариха, Г. Орлова, которые в обращении к экипажу Чкалова «Вы открыли великую воздушную магистраль» уверенно говорили о реальности воздушного пути, установленного двумя «АНТ-25». Затем он очень внимательно прочел соображения Г. Ушакова и ответил корреспонденту «Правды»:

— Вот Ушаков пишет «Проблема…», и это на самом деле так и есть, потому что нужно ответное желание со стороны США. А они для этого, как я посмотрел, далеко еще не готовы. Американцы еще не. создали «АНТ-25». Понимаете?

Все журналисты и корреспонденты удивленно смотрели на Валерия Павловича.

— Да и неспроста Андрея Николаевича Туполева выносили на руках, как икону, с парохода на пристань Нью-Йорка не кто-нибудь, а сам Сикорский вместе с Дугласом, Валти и им подобными светилами американской науки и техники.

Гости с азартом что-то записывали в свои блокноты.

Чкалов сначала пробежал большую статью Всеволода Вишневского «За родину» и Д. Заславского «Мировая печать о полете советских героев» и только после этого громко стал читать послание Маттерна[20].

«Преклоняюсь перед героическими летчиками Советского Союза.

…Их искусное управление колоссально загруженным самолетом и чудесная навигация показали высокий уровень совершенства, достигнутый советской авиацией. Второй полет показал всему миру, что в недалеком будущем можно будет организовать регулярные рейсы. Кроме того, советские летчики Громов, Юмашев и Данилин установили такой рекорд дальности, который, по моему мнению, не так скоро удастся побить.

…Я глубоко ценю тот факт, что Советское правительство разрешило мне перелет над советской территорией и готово помочь мне сводками своих радиостанций.

Еще раз поздравляю советских героев-летчиков Чкалова,

Байдукова и Белякова».

Все ожидали, как на это послание будет реагировать Чкалов. Валерий поправил вечно спадающую прядь русых волос и, глядя в окно вагона, сказал:

— В этой статье и намека нет, что Джимми собирается идти по нашему маршруту! А дозаливку горючего над Канадой или Аляской осуществить не так просто — мы с Ягором лет шесть назад в НИИ ВВС этим делом много занимались.

— А почему так сложно? — спросил кто-то из присутствовавших.

— Даже в районе своего аэродрома встретиться с заправщиком сложновато. А если будет еще плохая погодка? Как тогда? — ответил Чкалов.

В 16 часов 13 минут поезд плавно подошел к перрону Белорусского вокзала. В дверях вагона показался весело улыбающийся Чкалов. Он был взволнован, увидев забитый тысячами людей перрон, услышав восторженные овации.

Вместе с руководителями московских партийной и советской организаций, вместе с Россинским, Туполевым, Шмидтом и полярными летчиками Спириным, Бабушкиным, Алексеевым, Слепневым, Шевелевым, вместе с нашими женами и детьми, родными и знакомыми проходим через коридор из тысяч людей и появляемся перед десятками тысяч москвичей, заполнивших огромную привокзальную площадь. С женами и детишками поднимаемся на трибуну.

Площадь неистовствовала. Ливни оваций, приветственные крики. Валерий сказал мне на ухо:

— Черт его знает почему, а волнуюсь, как еще до этого ни разу не было даже в Америке.

— В Америке легче, там волнения сбивают свистом…

Лишь звуки мощного оркестра, заигравшего «Интернационал», усиленный радиорепродукторами, смогли унять восторги встречающих.

Чкалов держит под руки Ольгу Эразмовну и сына. Девятилетний Игорек в новенькой матроске неотрывно глядит на отца. Мальчик пригибает к себе его голову и что-то шепчет. Валерий заразительно смеется и целует сына в щеку.

Митинг открылся. Один оратор сменял другого. Бурные аплодисменты заставляли их делать частые паузы. По поручению ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР экипаж Чкалова приветствовал нарком оборонной промышленности.

С краткой ответной речью выступил Валерий Павлович, которому несколько минут тысячи встречающих не давали

возможности начать говорить, приветствуя его непрерывными, бурными аплодисментами.

— Здравствуй, родная страна! — начал командир «АНТ-25». — Здравствуй, родная Москва! Мы очень счастливы и горды тем, что нам первым пришлось проложить новый маршрут, который лежал через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки…

И вновь долго не смолкающие аплодисменты и крики «ура!».

Митинг окончен. Мы сошли с трибуны. Нас каждого отдельно со своими родными усадили в увитые гирляндами цветов открытые автомобили. Медленно выехали на улицу Горького, эту уже традиционную магистраль героев. Люди плотными шпалерами стояли от Белорусского вокзала до самого Кремля.

Чкалов, прижимая к себе жену и сына, говорил восторженно:

— Лелик, Игорюшка! Поглядите кругом: какие улыбки, сколько доброжелательства…

По мере продвижения по Горьковской магистрали сильнее становилась пурга листовок (их бросали с бал

конов и из окон домов), напоминая Чкалову и его друзьям о тех настоящих полярных циклонах и вьюгах, сквозь которые пробивался «АНТ-25», летя через пространства «полюса недоступности».

Машина, в которой ехали мы с женой, следовала сразу же за автомобилем Чкалова, и я мог по его жестам судить, что командир «АНТ-25» растроган встречей до предела. Машины остановились у Большого Кремлевского дворца.

В Георгиевском зале состоялся прием, устроенный ЦК ВКП(б) и правительством СССР. Принимали наш экипаж со всеми нашими чадами и домочадцами и знакомыми.

В газетах на следующий день была подробно изложена встреча экипажа Чкалова на вокзале и много давалось материалов о приеме в Кремле.

Еще ранним утром постучался к нам Валерий, одетый в домашний халат и тапочки. Он держал в руке «Известия» и спрашивал меня:

— Ты статью Трояновского читал?

— Я, Валериан, спал, как все честные люди.

— Ты и Саша — я вам об этом говорю сотни раз, — люди с пониженной чувствительностью душевных струн…

— Даже стальные струны рвутся, если их перетянешь. То же может случиться, если на них долго и сильно бренчишь…

Чкалов начал читать статью «Вестники мира и дружбы».

«Перелеты Чкалова, Байдукова и Белякова, а вслед за ними Громова, Юмашева и Данилина, являясь гордостью нашей страны,

приобрели вместе с тем громадное международное значение.

Прежде всего эти перелеты дают возможность правильно понять нашу страну и оценить ее рост и мощь. Это послужит ярким примером, предостерегающим всех авантюристов, точащих ножи против Советского Союза. Громадные творческие силы все более начинают проявлять себя в нашей стране и сумеют дать отпор любому покушению на дело трудящихся, строящих социализм. Таким образом, перелеты наших героев способствуют укреплению международного мира.

Помимо этого, в связи с этим перелетом возросла сильная тяга к нам широких слоев населения во всех странах. Они тоже окажут сопротивление поджигателям войны, жаждущим поживиться за чужой счет, в том числе за счет Советского Союза.

Живое общение, которое установили с многочисленными представителями других стран наши героические летчики, рассеяло много предрассудков, покончило со многими клеветническими вымыслами и показало перед всем миром настоящее лицо Советского Союза…»

— Хорошо! — сказал я, прерывая Чкалова.

— Отлично! — утвердил Валерий и тут же скрылся за дверью нашей квартиры.

В первое же утро Чкалова начал донимать телефон, посыпались бесконечные просьбы «выступить и рассказать о своих полетах». Затрезвонил и мой телефон, цель звонков была та же. Частота вызовов стала настолько высокой, что пришлось подключить жену, которая смутно объясняла о моем срочном выезде «куда-то». Конечно, это был не научный метод планирования, но его эффективность к вечеру повысилась до значительного уровня. Этим опытом моя Евгения Сергеевна поделилась с Ольгой Эразмовной, и Валерий Павлович сразу почувствовал великую пользу товарищества в семейной жизни.

Однако вскоре были найдены другие формы просьб и приглашений.

Делалось это очень просто. Вожатый или вожатая с солидной группой пионеров добирались до дома на Садовой. Входили в подъезд, где тетя Люся, неравнодушная к цветам и детям, усаживала ребят по очереди в лифт, поднимала на 5-й этаж и с самой доброжелательной улыбкой нажимала кнопку звонка квартиры 102. Обычно Чкалов сам открывал дверь, и детвора с ходу брала его сердце на абордаж. Он вводил их в свой кабинет, мусолил листки календаря и, нюхая подаренные цветы, кряхтел, выбирая возможные варианты посещения школы, лагеря или костра.

Если ребята не заставали Чкалова, то они по совету

лифтерши тети Люси звонили напротив, в мою, 101-ю квартиру, и я часто становился «невинной» жертвой, когда ребята за неимением Чкалова нажимали из последних сил на Байдукова. Их третий запасной вариант — это добыть Сашу Белякова, который жил в соседнем с нами подъезде. Пока мы ломали голову над планированием своих поездок, «график лифтерши тети Люси» действовал безотказно и оптимально.

Чкалов отчитывается перед волжанами

2 августа 1937 года газеты писали, что Валерий Павлович в Рыбинске, на городской площади отчитывался о перелете перед 15 тысячами трудящихся города и ближайших деревень.

3 августа мне сообщили, что Чкалов теперь снова в кадрах ВВС РККА и ему присвоено звание полковника.

Я позвонил в Рыбинск и разыскал Валерия в райкоме партии. Он собирался выступать на городском партактиве.

— Поздравляю, Валериан, со званием «полковник»!

— Да что ты, Ягорушка! — взволнованно окал мой друг и спрашивал: — А тебе и Саше что?

— Мне — «майора», а профессору — «бриг-инженера».

— Ну рад за тебя и Сашу. Только обождите моего возвращения — отпразднуем вместе.

На следующий день в 18 часов Чкалов на пароходе «Глеб Успенский» прибыл в Ярославль, где через час выступил с докладом о перелете на митинге, организованном областными и городскими партийными и советскими организациями. Более 80 тысяч человек собралось на самой большой площади города — Советской.

Блестящую речь Валерия часто прерывали овации и крики «ура!».

В этот вечер мы с Сашей Беляковым выступали в Краснопресненском парке культуры и отдыха в Москве, где собралась многотысячная аудитория.

Пока Чкалов плыл от Ярославля вниз по Волге, старший лейтенант К. Ф. Кайтанов установил мировой рекорд высотного прыжка с кислородным прибором — он прыгнул с высоты 9800 метров. А дружок Валерия — летчик-испытатель Юлиан Пионтковский — за один летний день на самолете А. С. Яковлева «УТ-1» при испытаниях совершил 500 полетов — неслыханное число! Полет, включая взлет и посадку, длился 1 минуту 10 секунд. Каждый раз, оторвавшись от земли, самолет описывал круг на высоте 75—100 метров, затем приземлялся на три точки и

после этого снова взлетал. Испытания продолжались с 10 до 20 часов с тремя десятиминутными перерывами для дозаправки самолета горючим.

Утром 9 августа Валерий Павлович прибыл на пристань Горького. Невзирая на рань, встречать земляка-героя вышли десятки тысяч во главе с секретарем обкома ВКП(б). В яркой и живой форме командир «АНТ-25» отчитался перед горьковчанами, рассказав много интересного из небывалого путешествия.

В то время как Чкалов вел беседы со своими земляками, в Кремле подписывалось следующее постановление:

> «За осуществление героического впервые выполненного беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:
>
> 1. Наградить орденом Красное Знамя Героев Советского Союза:
>
> Чкалова В. П. — командира экипажа «АНТ-25»,
>
> Байдукова Г. Ф. — второго пилота,
>
> Белякова А. В. — штурмана.
>
> 2. Выдать единовременную денежную награду участникам перелета: Чкалову В. П., Байдукову Г. Ф., Белякову А. В. — по 30 тысяч рублей.
>
> Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР М. Калинин
>
> Секретарь Центрального Исполнительного
>
> Комитета СССР — А. Горкин. Москва. Кремль. 9 августа 1937 года».

Мы с Беляковым тут же отправили Валерию поздравительную телеграмму.

Чкалов за 9 и 10 августа выступил перед десятитысячным коллективом завода «Красное Сормово», затем отправился на автомобильный завод, чтобы и там отчитаться перед трудящимися.

11 августа Чкалов отплыл из Горького на скоростном катере «Дзержинец» вверх по Волге и днем прибыл в родное село Василево.

На Василевской пристани и на высоком волжском откосе тысячи односельчан ждали своего героя — Валерия Чкалова.

Почти все василевские дома были украшены флагами, как в

государственный праздник. Над головами встречающих — лозунги привета и портреты земляка.

Обнявши старушку мать, Чкалов с женой и сыном

прошли на приволжскую площадь, где состоялся митинг.

— Дорогие земляки, — сказал знаменитый василевец, — разрешите рапортовать вам, что экипаж «АНТ-25» честно выполнил задание партии и правительства.

Затем Валерий подробно рассказал о перелете, о самолете, о людях, создавших машину, о своих друзьях и, конечно, об Америке.

Гордые за своего земляка василевцы горячо приветствовали Чкалова. Его просили почаще и подольше гостить в родном Василеве.

13 августа «Правда» поместила письмо Чкалова Сталину. Валерий Павлович благодарил руководство партии и страны за награждение членов экипажа «АНТ-25» орденами Красного Знамени. В конце он писал:

> «…Думаю, что выражу мнение своих товарищей Байдукова и Белякова, если в ответ на новую награду дам Вам обещание — любое Ваше задание, любое задание партии и правительства будет выполнено. Я же лично буду летать до тех пор, пока правая рука способна держать штурвал управления самолета, а глаза — видеть землю.
>
> *Ваш Валерий Чкалов г. Горький».*

Трагический полет Леваневского

12 августа 1937 года с аэродрома «Щелково» стартовал четырехмоторный самолет «Н-209» конструкции инженера В. Ф. Болховитинова.

В сообщении правительственной комиссии говорилось, что «правительство удовлетворило ходатайство Героя Советского Союза С. А. Леваневского, летчика Н. Г. Кастанаева, штурмана В. И. Левченко о разрешении им беспосадочного перелета по маршруту Москва — Северный полюс — Северная Америка».

В состав экипажа входили также бортмеханики Г. Т. Побежимов и Н. Н. Годовиков, воентехник 1-го ранга Н. Я. Галковский — радист.

Вернувшись из Щелкова после проводов «Н-209» домой, я позвонил в штаб перелета и просил систематически информировать о полете экипажа Леваневского.

В день вылета от радиста Галковского было получено 10 радиограмм. Последняя была дана в 23 часа 53 минуты за подписью радиста и штурмана.

«В 23 часа 39 минут прошли остров Моржовец. Высота полета 2600 метров. Три часа идем ночью. Леваневский и Кастанаев ведут самолет по приборам. В самолете горят все кабинные огни. Все в порядке. Галковский, Левченко».

Утром Пантелеймон Степанович Анищенков сообщил, что у Леваневского все идет прекрасно.

Достав газеты за 13 августа, я пробежал сообщения о вчерашнем старте самолета «Н-209», статьи о членах экипажа, о самолете и моторах.

Вскоре из штаба дальних перелетов мне позвонил Беляков. Он сказал:

— Довернув самолет над полюсом на меридиан Фербенкса, Леваневский летел на высоте 6 тысяч метров над густой сплошной облачностью, как вдруг у него выбыл из строя крайний правый мотор.

— И что же дальше? — спросил я. — Ведь после 22 часов полета их самолет стал намного легче…

— Не знаю почему, — сказал Саша, — но самолет просел вниз до 4600 метров и оказался в сплошной облачности, а потом шел как будто бы без дальнейшего снижения.

Беляков умолк, явно что-то не досказав.

— Ну а что дальше?

— В 15.38 Якутская радиостанция приняла вроде: «Все в порядке». Слышимость «Р-1», то есть почти никакой… Ходят слухи, будто они передавали, что из-за обледенения или из-за тряски произошла какая-то неприятность в носовом отсеке и потому штурман Левченко и радист Галковский вынуждены были перейти в задний отсек самолета, где имеется запасная радиостанция небольшой мощности.

— А почему ты говоришь — слухи? Почему не донесения?

— Сейчас, — ответил Беляков, — разбираются в сотнях принятых радиограмм, которые записали не только профессионалы, но многие радиолюбители.

Александр Васильевич просил меня приехать на аэродром, предупредив, что Чкалов уже летит из Горького.

Валерий Павлович «притер» свой «И-16» точно у посадочного знака и, увидев нас издали, подрулил прямо к нам. Выключив мотор и освободившись от привязных ремней, Валерий вылез с парашютом на крыло, снял его с себя, положил на сиденье, закрыл пилотскую кабину сдвижным фонарем и только после этого упруго спрыгнул на землю. Словно продолжая телефонный

разговор, он, здороваясь с нами, спросил:

— Что нового?

Беляков сказал, что срочно созывается заседание правительственной комиссии, которая даст оценку положения и доложит ЦК и Совнаркому варианты действий.

— Ну а что вы придумали для нашего экипажа? — спрашивал Чкалов. — Вы же провожали их?

— Кроме самолетов экспедиции на Северный полюс, сейчас, Валерий, ничего под руками нет, — ответил я ДРУГУ — Что касается «АНТ-25» или «АНТ-25-1», они могут здесь быть в лучшем случае через месяц.

— А что с собой они взяли? — снова спросил Чкалов.

— Продовольствием обеспечены на полтора месяца, есть палатки, спальные мешки, теплая одежда и оружие… — перечислил Беляков.

— А мне кажется, что сейчас было бы уместнее нам попроситься махнуть в Америку и, купив у них лучший самолет, поискать команду Сигизмунда Александровича со стороны Аляски.

Предложение Чкалова мне показалось неожиданным, но весьма логичным.

В этот момент около нас остановились две автомашины; из одной вышел нарком оборонной промышленности Рухимович, а из другой — начальник ВВС Алкснис. Чкалов решил воспользоваться случаем и обратился с просьбой разрешить и нам включиться в поиски экипажа Леваневского.

Алкснис решительно отверг наши предложения, сказав:

— Ваши самолеты разобраны, и сейчас они черт знает в каком состоянии и неизвестно где. А вот американский летчик Кроссон, как докладывают Вартаньян и Михаил Беляков, готов вылететь из Фербенкса на поиски. Мы уже дали команду заключить договор на фрахтовку самолета «Локхид Электра».

Рухимович в более мягкой форме заметил:

— Насколько я понимаю, вас и товарища Байдукова ждут конструкторы и их новые самолеты. Кстати сказать, Валерий Павлович, я прочел очень внимательно ваше письмо товарищу Сталину из Горького. Вы полностью отвергаете возможность перехода на наземную работу.

— И речи быть о том не может! — твердо ответил Чкалов наркому, но добавил: — Мы ведь о том, чтобы друзей попробовать выручить, да как следует…

Нарком нас успокоил:

— Решили привлечь опытных полярников: Водопьянова, Алексеева, Молокова, Головина, Мазурука и других с их

многомоторными самолетами, имея для маневра базы на островах Земли Франца-Иосифа и ледяные поля папанинцев. Принимаем все возможные меры!

Уже близилась зима, полярная ночь вступила в свои права, но ничто не открывало тайны трагедии, разыгравшейся 13 августа 1937 года с экипажем «Н-209». Даже героические дальние воздушные рейды Вилкинса и Кениона, достигавших 86-й параллели северной широты, и отважные, рискованные полеты советских летчиков группы Шевелева — Водопьянова и других не дали никаких надежд на освещение очередной тайны Арктики, пленившей экипаж самолета «Н-209» во главе с Сигизмундом Александровичем Леваневским.

О гибели Амундсена в Арктике можно было как-то судить по разбитому поплавку гидросамолета «Латам», выброшенному через 70 дней на побережье Норвегии. О катастрофе воздушного шара «Орел» люди узнали через тридцать три года с момента вылета его с острова Шпицберген на Северный полюс. Но о судьбе экипажа «Н-209» нет никаких сведений до сих пор.

Часть IV
Последняя

Глава 1
После перелета

Депутат Верховного Совета

Пока продолжались поиски экипажа «Н-209», а Чкалов каждый день совершал все новые испытательные полеты, наступило время первых выборов депутатов народа в Верховный Совет Союза ССР. Естественно, что такого самоотверженного летчика-испытателя и горячего патриота, каким был В. П. Чкалов, многие советские люди с большой любовью называли в числе кандидатов в депутаты. На многочисленные предложения дать согласие избираться в том или ином округе Валерий Павлович отвечал так: «Любовь и доверие народа — дело огромное. Нужно оправдать эту любовь народа новыми подвигами» А баллотироваться буду там, где укажет ЦК партии. Я большевик… Признаться, хотел бы избираться у земляков».

И вот 23 октября 1937 года в городе Горьком открылся многотысячный митинг: выдвигали кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР. Первый же оратор, рабочий завода имени Орджоникидзе, предлагает в Совет Национальностей от Горьковского избирательного округа выдвинуть кандидатуру любимого земляка — Героя Советского Союза Валерия Павловича Чкалова. Это предложение мгновенно облетело всю Горьковскую область и Чувашскую республику. Сормовичи, выксунские металлурги, муромские железнодорожники, колхозники Пыщуга и работники многих других предприятий и организаций дружно поддержали орджоникидзевцев.

10 ноября 1937 года Валерий Павлович направил Горьковской окружной комиссии по выборам в Совет Национальностей Верховного Совета Союза ССР телеграмму: «Приношу глубокую благодарность за доверие всем товарищам избирателям, выдвинувшим мою кандидатуру в Совет Национальностей Верховного Совета СССР. ЦК ВКП(б) дал мне указание снять мою кандидатуру в других округах и баллотироваться по Горьковскому избирательному округу, на что я и даю свое согласие.

Чкалов В. П.».

В ответ Валерию посыпались сотни телеграмм из городов и деревень Горьковской области и Чувашии с просьбой встретиться с избирателями. Многие писали: «Избиратели хотят не только читать о вас, но лично видеть вас, дорогой друг и земляк». Ясно, что такой чуткий человек, такой патриот, каким был Чкалов, незамедлительно откликнулся на приглашения.

21 ноября 1937 года он прибыл в Горький, где вечером выступил по радио. Он рассказал о себе, особо подробно говорил о полетах через Ледовитый океан на Камчатку и в США, о могуществе нашей Родины. Закончил выступление по радио он следующими словами: «Товарищи избиратели! Ни своей работой, ни своим поведением я не позволю оскорбить вашего доверия. Всю свою жизнь до последнего вздоха я отдаю делу социализма. Да здравствует наша страна!»

С 22 ноября Валерий Павлович в течение двадцати дней провел более 70 встреч с избирателями в различных районах избирательного округа. Более полумиллиона человек непосредственно видели и слышали своего героя — кандидата в депутаты.

Известный журналист и писатель Леонид Александрович Кудреватых тогда писал: «…Чкалов проявил еще одну недюжинную способность: он оказался прекрасным агитатором. На собраниях и митингах он не только рассказывал о своих перелетах — а рассказывать приходилось везде, ибо на этом настаивали избиратели, — он непременно говорил о делах, имевших прямое отношение к аудитории. Говорил ли он со студентами или учителями, с рабочими или колхозниками, он всегда находил нужные именно для них слова. Он передавал слушателям свои глубокие чувства любви к партии, к Родине и сам впитывал эти же чувства народа. Он не раз говаривал:

— Народ-то какой! Силища-то русская! Да разве такой народ кто-нибудь сможет победить?!

Появление Валерия Павловича везде встречалось восторженно, ему подносили цветы, подарки. Он улучал массу записок. Это не всегда были вопросы. В этих записках выражалась горячая любовь народа к ленинской партии, к героям-летчикам, к Чкалову».

Можно лишь подтвердить, что Кудреватых точно подметил любовь Чкалова к людям труда, его искренний интерес к их жизни, его изумительную находчивость, способность найти нужное слово в каждой конкретной ситуации.

Выступая на тридцатитысячном митинге в городе Дзержинске, Чкалов увидел близ трибуны седоусого старика в форме речника. Сбежав с трибуны, Валерий с неподдельным

восхищением и радостью обнял старика и крикнул окружающим:

— Вот товарищ Бармин, мой бывший капитан парохода «Баян», на котором я кочегарил, плавая по Волге.

Чкалов объехал северную часть Горьковской области. Побывал в Чувашии. Непрерывные поездки и выступления на морозном воздухе вымотали его: он занемог, стал хрипеть. Поэтому было решено впредь выступать Чкалову только в закрытых помещениях. Но что делать, если, приехав в Канаши, Валерий увидел на площади 12 тысяч избирателей, ожидавших его, несмотря на 30-градусный мороз!

Не слушая возражения сопровождавших его руководителей Чувашской республики, он вышел на площадь, отказавшись надеть тулуп. «Вот еще придумали! — отрезал Валерий. — Какой же я летчик, если перед народом в пальто постоять не могу!»

Целый час длился митинг, в конце которого Чкалов произнес горячую речь. И так всюду.

В декабре состоялись первые выборы депутатов в Верховный Совет СССР. Чкалов был единогласно избран в Горьковском избирательном округе, в который входили Горьковская область и Чувашская республика. 14 декабря 1937 года Валерий выехал в Москву. За подписью Председателя Президиума Верховного Совета СССР М. Калинина и секретаря Президиума А. Горкина Валерий Павлович получил депутатский билет № 17, в котором было написано: «Предъявитель тов. Чкалов В. П. избран депутатом Совета Национальностей от Горьковского избирательного округа РСФСР».

Два с половиной миллиона избирателей голосовали за Валерия Чкалова, и он почувствовал, что оказанное ему доверие нужно оправдывать постоянно, упорно и ответственно, невзирая на перегруженность летной работой и большой общественной деятельностью.

Ольга Эразмовна исполняла секретарские обязанности депутата. С 12 января 1938 года она зарегистрировала 288 заявлений, жалоб и просьб, адресованных Валерию Павловичу как депутату Верховного Совета СССР. Ни одно обращение, ни одна просьба не остались без ответа.

О том, как добросовестно исполнял Чкалов депутатские обязанности, о его неразрывной связи с избирателями, о том, как помогал он отдельным лицам и организациям, как беспокоился о родном своем Василеве, переименованном еще при жизни Валерия в город Чкаловск, можно судить по множеству сохранившихся писем, адресованных депутату, и по его статьям, опубликованным в газетах.

«Чкалова интересовали все мелочи жизни района, — писал

секретарь Чкаловского райкома партии. — При каждом приезде он стремился узнать все, что делается на предприятиях и в колхозах. Он сам шел в райком партии или в райисполком, узнавал ход выполнения планов по хозяйственно-политическим кампаниям. Он бывал в магазинах, парикмахерских, в строчевых и столярных артелях, на рынках, в колхозе, в цехах, в больнице, в школе, в избе-читальне и клубе, в библиотеке и радиоузле. И все затем, чтобы лучше узнать, как живут его земляки, как они работают и творят.

Торфопредпрпятию «Чистое» угрожал пожар. Огненное страшилище шириной 15 километров наступало на «Чистое». Все торфяники были брошены на борьбу с огнем, но своих сил не хватало. Чкалов был в Горьком. Узнав об опасности, он приехал в Чкаловск, выехал на место пожара, чтобы помочь организовать колхозников на помощь «Чистому». Тысячи колхозников вышли на борьбу с огнем и скоро ликвидировали его.

Чкалов помог нам закончить строительство двух клубов: на торфопредприятии «Чистов» и у катунских кустарей. При его активном участии проходило благоустройство родного поселка. Он мечтал проложить асфальтовые тротуары и провести водопровод.

В Катунках открывается клуб, построенный при участии Валерия Павловича. Катунцы пригласили его на открытие клуба. И он едет. Погода холодная, скверная, дождь и грязь, на машине проехать в Катунки нельзя. Чкалов предлагает восемь километров идти пешком. Я достаю катер. Но так как в это время плыть опасно, штурвальный не решается… Чкалов берет ответственность на себя и, действительно, на обратном пути ночью сам встает за руль управления на место штурвального…»

Чтобы получить хотя бы малое представление о чутком, внимательном отношении депутата Чкалова к избирателям, достаточно прочесть его статью, опубликованную в газете «Горьковская коммуна» за три дня до гибели Валерия Павловича.

«Недавно я получил письмо от одного своего избирателя — тов. Арефьева. Он работает в советском учреждении, находится в хороших условиях, но ему хочется быть еще более полезным стране. Тов. Арефьев просит помочь ему поехать на зимовку в Арктику либо на работу на Дальний Восток, где нужда в людях у нас огромная. Я помог Арефьеву в осуществлении его мечты.

Избиратель Воробьев жаловался мне: он сильно болен и не получает необходимой медицинской помощи. По моему письму Воробьеву, живущему в отдаленном районе Горьковской области, был послан самолет с врачом-невропатологом, был поставлен диагноз болезни и приняты меры к отправлению Воробьева на

лечение в физиотерапевтический институт.

Из колхозов, с заводов мне шлют письма молодые избиратели. Они воодушевлены патриотическими чувствами, желают помочь стране в ее оборонных мероприятиях, ждут того времени, когда их призовут в ряды Красной Армии. Молодые люди просят своего депутата помочь им устроиться в летную школу. Пишут о школах, больницах, сообщают о культурном росте своих селений, обращаются за советом, сообщают о самородках-талантах и т. д. Из деревни Беседа Василевского района я получил письмо от своих избирателей-колхозников. Они пишут, что вблизи деревни обнаружена нефть. Народ любит свою Родину и кровно заинтересован в развитии ее производительных сил. В разрешении всех этих вопросов я, как депутат, принимаю посильное участие».

При той летно-испытательной нагрузке, которую нес Чкалов до последней секунды своей жизни, требовавшей бескомпромиссной отдачи всех духовных и физических сил и профессионального таланта, его дополнительные депутатские обязанности, его связи с миром писателей и артистов, его бесчисленные блестящие ораторские выступления, поездки на волжскую рыбалку, на охоту, походы в театр и непрерываемое общение со все умножающимся кругом друзей, признаюсь, удивляют меня до сих пор. Не однажды я говорил Чкалову, что так напряженно, без передышки, жадно и азартно жить летчику-испытателю нельзя, опасно. На что он всегда отвечал убийственно просто:

— А зачем тогда жить? Летать? Что-то создавать?.. Нет, Ягор, жизнь я понимаю прежде всего через сердца и души людей. Ведь я человек все же…

Я смотрел на его заразительную улыбку, слушал громыхающий хохот, кряхтел в его медвежьих объятиях и думал: «Эх ты и человечище!..»

Чкалов был заядлым любителем мотоспорта, и его, как весьма авторитетного человека, часто приглашали на соревнования в качестве главного судьи.

После короткой «передышки» от общественных дел за рулем опытного истребителя осенью 1938 года Валерий готовится к поездке в Киев для организации всесоюзных мотоциклетных соревнований на первенство страны. Он обрушивается на руководителей Всесоюзного комитета физкультуры. «Посмотрю я на вас, братцы, и досадно мне становится. Народ вы храбрый, настойчивый, сил на рекорды много кладете, а гоняете все на чужих машинах — «харлеи» да «индианы» всякие… Вы бы с нас,

летчиков, пример брали. Мы от заграничных машин давно отказались, и дела идут у нас неплохо. По-моему, и вам пора перейти на наши отечественные машины. Подумайте об этом хорошенько. Первенство нужно провести на советских машинах…»

Чкалов рассылает десятки писем заводам, имеющим прямое отношение к созданию новых марок мотоциклов. Вот одно из них, обращенное к директору завода автотракторного оборудования: «Прошу изготовить высококачественные свечи. Свечи нужны типа 3МГ и 4МГ. Среди участников соревнований чемпионы и рекордсмены мотоциклетного спорта. Они пойдут на форсированных моторах отечественного производства».

Многие заводы откликнулись на призыв главного судьи соревнований.

На соревнования Валерий приехал заранее. Зная, с каким риском связано достижение больших скоростей, Валерий Павлович сам объезжал всю трассу гонок, заботливо заставлял отмечать каждый поворот, каждый мостик. Наконец наступил решающий день. Выстроились более двухсот лучших гонщиков Москвы, Ташкента, Тбилиси, Ферганы, Архангельска, Владивостока, Новосибирска, Ленинграда, Горького, Одессы, Баку.

Чкалов в форме комбрига, широкоплечий, улыбчивый, еще раз обходит ряды спортсменов.

— Помните, — повторяет главный судья гонщикам, — если случится с товарищем в пути несчастье, каждый обязан помочь ему в беде.

Чкалов на Житомирском шоссе Киева на трибуне. Рядом с ним члены украинского правительства, знатные люди, спортивные судьи, представители заводов, журналисты. Валерий говорит стоящему справа заместителю председателя Верховного Совета Украины писателю Корнейчуку:

— Городов-то, городов-то сколько, Александр Евдокимович! Душа радуется, когда видишь молодых гонщиков и много советских марок мотоциклов…

На организации массовых соревнований проявлялись организаторские способности Чкалова. На этих гонках ставилось много рекордов, но никогда их не омрачил ни один несчастный случай.

Несколько дней проходили гонки. Главный судья Чкалов так характеризовал итоги гонок в газете «Правда» за 27 сентября 1938 года:

«Закончились всесоюзные мотоциклетные соревнования в Киеве. Их спортивно-технические результаты можно признать

достаточно высокими. Новые рекорды установлены в гонках на все дистанции, в обоих классах мотоциклов советских заводов, в мужском и женском разрядах. В большинстве случаев старые всесоюзные рекорды перекрывались несколькими спортсменами сразу.

Особенно приятно отметить успех молодежи. Она не только оказывала упорное сопротивление признанным мастерам, но в очень многих случаях вышла победительницей…

Запрещение участвовать в розыгрыше первенства на мотоциклах иностранных марок вызвало в свое время протесты. Нашлось довольно много маловеров, утверждавших, что отсутствие заграничных машин снизит спортивные достижения и интерес к всесоюзным гонкам. Итоги только что проведенных соревнований наголову разбили эти «импортные» теории. Острая борьба, высокий спортивный уровень — вот отличительные свойства прошедших соревнований».

Находясь в Киеве, Чкалов, естественно, много раз выступал у школьников и пионеров, перед студентами, рабочими и учеными столицы Украины.

Валерий не скрывал чувства гордости тем, что ему удается пробудить в тысячах детских сердец пылкую мечту о подвиге, уверенность в том, что для каждого из них наступит время, когда они смогут совершать героические дела.

Интересно, как он умел разговаривать с ребятами.

Узнав, что один мальчик, показывая свою храбрость, ухарски цеплялся на ходу за трамвай и однажды это кончилось плохо: мальчишке отрезало ноги, Валерий немедленно выступил со статьей.

«Я прочитал в «Пионерской правде», — писал он, — письмо Толи Перелыгина, мальчика, с которым случилось несчастье. Толя Перелыгин пишет о геройстве. Он и его товарищи считали себя храбрецами, когда они прыгали на ходу в трамвай и висели на подножках. «Риск — благородное дело», — думали они. Но бессмысленный риск никогда не заслуживал и не заслуживает названия геройства. По-настоящему смелый человек никогда не будет рисковать без смысла, без цели, без необходимости.

Когда Михаил Водопьянов полетел спасать челюскинцев, — это была смелость. Разве не было тут риска? Конечно, был. Самолет мог заблудиться в тумане, мог обледенеть, мог в случае порчи мотора пойти на вынужденную посадку и разбиться о торосистые льды. Это был риск — смелый и благородный, но рассчитанный и обоснованный. Человек рисковал своей жизнью ради спасения жизни других. Он делал это не для того, чтобы поразить мир, а для того, чтобы выполнить свой долг.

А вот когда ребята прыгают с трамвая на трамвай, хватаясь за поручни, когда они тут рискуют жизнью, это не геройство, а просто глупость. Вы хотите воспитать в себе мужество, ловкость, находчивость — очень хорошо. Это вам пригодится, когда вы станете взрослыми гражданами Советской страны. Нашей Родине нужны храбрые люди. Но мужество воспитывается не на трамвайной подножке. Для этого есть способы получше. Занимайтесь спортом. Ходите на лыжах, бегайте на коньках, прыгайте, стреляйте, плавайте. А трамвайные подножки — это путь к тому, чтобы стать калекой, а не героем. Нигде нет такого беспорядочного движения, как у нас в Москве. Из-за этого страдает наш транспорт. Наши машины ездят медленнее, чем в других странах. Нельзя развить нормальную скорость, когда нет порядка в уличном движении. Кроме того, это страшно треплет нервы водителям машин и трамваев. Я, например, перестал ездить на автомобиле потому, что в воздухе, в самых трудных, самых опасных полетах я чувствую себя спокойней, чем на московских улицах, где люди виснут на подножках, цепляются за автобусы и троллейбусы, перебегают дорогу где взбредет в голову.

На улице ребята могут воспитывать в себе качество, которое всегда идет рука об руку со смелостью. Это дисциплинированность. Надо приучить себя, надо заставить себя правильно ходить по улицам, соблюдать правила уличного движения. Это совсем не трудное, но очень полезное упражнение для развития дисциплинированности, необходимого свойства каждого смелого человека.

В. Чкалов».

Итак, полеты на испытания, поездки к избирателям, публичные выступления в печати и с трибуны, бесконечные встречи с друзьями и знакомыми, встречи с учеными и писателями, с детьми и военными, с рабочими и композиторами, артистами и художниками. Бешеный темп и разнообразие жизни для Чкалова были нормой.

Без преувеличения можно сказать, что за гостеприимным столом в доме Валерия Павловича побывали тысячи людей. Писатели Панферов, Новиков-Прибой, Лебедев-Кумач, Шолохов, А. Толстой, Рахилло, Михалков, Пришвин, Бобров, Костылев, артисты Москвин, Козловский, Тарханов, Качалов, Ливанов, Михайлов, сотни горьковчан и василевцев, множество летчиков, механиков, мотористов, конструкторов и неперечисляемое количество людей, избравших Валерия своим депутатом.

Чем покорял людей Валерий? Прежде всего своей простотой и силой, которая видна была во всем его облике: в коренастой

фигуре, властных руках, в орлином взгляде. Каждый, встречаясь с ним, веселел и полнее чувствовал биение жизни.

В стихотворении А. Твардовского «Богатырь» очень метко подмечено самое характерное в Чкалове.

Изо всех больших имен геройских,
Что известны нам наперечет,
Как-то по-особому,
По-свойски,
Это имя называл народ.

Попросту —
Мы так его любили,
И для всех он был Таким своим,
Будто все мы в личной дружбе были,
Пили, ели и летали с ним…

В дни заседаний XVIII съезда ВКП(б) в один из перерывов писатель А. Фадеев, беседуя с Водопьяновым, Шолоховым, Тихоновым и мной о героизме, сказал:

«Чкалов был народной гордостью Советской страны, одним из любимых образов, которые мы носим глубоко в сердце…»

Глава 2
Последняя

Новые планы

Наступала осень, а новый истребитель Поликарпова еще окончательно не построили. Чкалов не уходил в отпуск, ожидая, когда «И-180» будет готов к полету.

Валерий все больше уделял внимания подготовке женского экипажа самолета «Родина», который собирался совершить прыжок на Дальний Восток.

— Тренируйтесь в полете на одном моторе, — говорил он Валентине Гризодубовой и Полине Осипенко. — Представьте, один сдает, нужно уметь лететь на другом. На одном машина обязательно будет заворачивать, приучайтесь справляться.

Чкалов принимал самое горячее участие в работах по тщательной отработке машины «Родина», словно на ней собирался летать сам.

— Напрасно вы, девчата, деликатничаете, — учил экипаж Гризодубовой Чкалов, когда узнавал, что затягивался монтаж приборов на самолете. — Раз нужно сделать, требуйте, а не миндальничайте!! — И тут же добавлял: — Не подумайте, милые мои, что я только все ругаю. Я вас от души люблю и добра желаю. Но поймите, перелет — дело не ваше личное, а всего нашего народа… Раз уж вы согласились, что я ваш шеф, будьте добры слушаться.

И как же Валерий был рад, когда в сентябре 1938 года перелет экипажа «Родина» завершился благополучно. Он телеграфировал отважным женщинам:

> «Горячо приветствую наших летчиц Валентину Гризодубову, Полину Осипенко и Марину Раскову, возвращающихся с победой в Москву. Желаю славным подругам новых успехов в борьбе за авиационное первенство нашей Родины.
>
> *Комбриг В. Чкалов».*

Да, к этому времени Валерию Павловичу было присвоено новое очередное воинское звание — «комбриг».

Между тем мечта о полете «вокруг шарика» разгорелась до такой степени, что три товарища и три друга сочинили письмо Иосифу Виссарионовичу Сталину.

«Мы помним Ваше обещание разрешить нам перелет в 1939 году за пределы СССР. До 1939 года осталось времени не так уж много, и поэтому мы решились Вас просить конкретно о следующем:

1. Построить самолет с дальностью 15–20 тысяч километров, с дизельным мотором и рабочей высотностью машины 8—10 тысяч метров.

2. Разрешить подготовку к перелету, как только самолет будет готов, начиная с его испытания.

3. Дать установку наркому оборонной промышленности о всех мероприятиях, связанных с указанной просьбой (постройка нескольких экземпляров машин и дизелей и ускоренное их испытание с нашим участием).

Очень просим удовлетворить нашу просьбу.

Экипаж: летчик В. Чкалов, летчик Г. Байдуков, штурман А. Беляков».

Это письмо Валерий носил в кармане кителя, собираясь при первом удобном случае передать непосредственно адресату.

Выпал ранний осенний снег, а Чкалов все еще не использовал свой отпуск, проводя дни на заводе, где завершалось

строительство нового истребителя. Иногда Чкалов уходил в воздух, облетывая серийные истребители и «отводя душу». А душа-то последние месяцы была в состоянии тревожного ожидания, во-первых, потому, что задерживался монтаж истребителя «И-180», которого ждали и наши добровольцы-летчики, дравшиеся в Испании с новейшими самолетами фашистской Германии, и весь состав истребительной авиации Военно-Воздушных Сил Красной Армии, а во-вторых, потому, что было совершенно не ясно, как отнесется Сталин к нашей просьбе разрешить полет «вокруг шарика».

Чкалов явно тосковал, заметно помрачнел. Только вечерами его мужественное сердце «мягчало». Оставаясь наедине со своими детьми, он преображался до неузнаваемости. Тогда комнаты содрогались от грохота мебели, беготни и смеха так, что соседи опасались за свои жилища.

А если дети уже спали, то вернувшийся с аэродрома летчик тащил жену в Дом актера или Дом писателей или включал подаренную правительством радиолу и слушал вместе с Ольгой Эразмовной пластинки Шаляпина. Ему особенно нравилась «Дубинушка» — недаром дед и прадед были бурлаками. Валерий говорил жене: «Жалею, что в Париже нам не довелось побывать у великого русского певца».

А иногда Чкалов прямо с аэродрома уезжал в баню, в которой парился отчаянно, и многим любителям этакого удовольствия частенько приходилось опускаться намного ниже Валерия, усердно хлеставшего себя березовым веником на самом верху парной.

Наступила глубокая осень 1938 года. Неожиданно снег растаял, небо вновь затянули темные дождевые тучи, и Чкалов наконец-то решил взять отпуск, что означало: махнуть по самому старому маршруту и погостить в своем родном Чкаловске. Как всегда, он приглашал Белякова и меня ехать с ним отдыхать на Волгу, а не зариться на курортное море. Он огорчался, когда ему все же советовали съездить в Сочи полечиться мацестинской водой.

— Вечно вы хитрите и находите предлоги, чтобы увильнуть. А я поеду, поеду один — страшно тянет на Волгу.

Уже 17 ноября он был в Горьком на собрании стахановцев города. Погостил Валерий у брата Алексея и у сестры Софьи, 19 ноября заехал к старому товарищу отца врачу Постникову.

21 ноября 1938 года Чкалов вместе с другом детства, директором ленинградского завода Павлом Волковым зашел в редакцию газеты «Горьковская коммуна», где Валерия всегда

принимали с неподдельной радостью. Здесь был сделан фотокорреспондентом Капелюшем последний снимок Чкалова в Горьком. Валерий приглашал всех к себе в гости в Василево, а его поправляли: в Чкаловск.

В гостях у матери

Наталья Георгиевна была сердечно рада приезду своего любимого Воленьки.

— Как же тебя, Воленька, заждалась я. Уж больно редко пишешь. Одна радость у меня — все гляжу не нагляжусь на твои портреты.

— Ну ладно, мама, ведь недавно был, правда, всею один денек, — отвечал сын, целуя ее. — Теперь погостюю у тебя целый месяц! Не надоем? Говори, — шутил Валерий.

— Что-то ты, сынок, невесел, как я погляжу… Не случилось ли чего?

— Осень, мама, грусть наводит. Вот и опал весь твой сад, и Волга стала холодной, мрачной.

— Ладно, коли так, — мягко прервала мать. — Хорошо, что приехал, ведь без тебя и дом-то невесел.

— Преувеличиваешь, мама! — улыбаясь, ответил Валерий. — Ты это всегда мне говоришь. Лучше покорми голодного сына, а то на машине так протрясло, — с этими словами Чкалов подошел к матери, подхватил ее на руки и закружил по комнате.

— Да что ты, Воленька, рассыплются мои кости, а ты надорвешься.

Наталья Георгиевна засуетилась, захлопотала вокруг стола, а Валерий вышел на террасу. Вдыхая сырой и прохладный воздух, Чкалов всматривался в заволжские дали, которые туманились в осенних сумерках, рассматривал с высокого места Чкаловск. Валерий никак не мог привыкнуть к факту переименования Василева в Чкаловск — чувствовал себя чем-то виноватым, что это случилось при его жизни.

«Ну ладно, — говорил он Белякову и мне, — переименовали острова Удд, Лангр и Кэос в заливе Счастья Охотского моря в острова Чкалов, Байдуков, Беляков. Но зачем старинному-то Василеву имя менять?»

Чкалов прошелся по опустевшему саду, припоминая, как однажды в детстве он лучшую яблоньку очистил со своей ватагой и как Наталья Георгиевна, рассказывая о случившемся мужу, говорила:

— Добрый наш Воленька. Вот и отдал самое лучшее своим

дружкам…

Отец не тронул Валерия за такое озорство, но сказал ему:

— Добрым ко всем быть — такого даже в сказках не бывает. В мире есть и недобрые, и злые, и нехорошие люди, которым потакать не след! Запомни, Валерьяшка…

Дождь усилился, и Валерий Павлович вернулся в

дом. Стол уже был накрыт. Наталья Георгиевна сказала:

— А я уж, старая, подумала, что ушел мой Воленька к дружкам да к товаркам.

— Нет, мать, сегодня приехал нарочно незаметно автомобилем, чтобы вечерок посидеть в тишине да с тобой потолковать.

— Да и то правда, завтра, как узнают, что приехал, тебя только мы и видели.

— Не обижайся, мама! Теперь я депутат — слуга народа. А знаешь, как слуга поворачиваться обязан? Ты-то уж наверняка знаешь.

— Хорошее да доброе делать людям, Воленька, приятно самому, да и дело это святое… — И мамаша невольно поглядела на образа и горевшую около них зажженную лампадку. Валерий этот взгляд матери заметил и сказал:

— Ты меня, мать, прости, но в бога летчики не верят. Мы его и за облаками не отыскали… Кстати, и чертей не встречали.

— Может, мне, сынок, потушить лампадку? — беспокойно спросила мать.

— Да как же это, мама? Ведь я гость, а ты хозяйка и моя мать! Ты и распоряжайся как знаешь.

Наталья Георгиевна все-таки погасила лампадку, а сын, словно ничего не заметив, смолчал.

Спать легли рано, хотя уснули только под утро. Кровати их стояли в одной комнате, и разговор вести было удобно. Мешал лишь ошалевший ветер, то швырявший в окна мокрый снег, то жалобно стонавший в трубе жарко натопленной печи.

— Непогодь началась, — сказала тихо мать.

— А я люблю бури, штормы, — отвечал сын. — В них есть что-то от наших полетов, когда твой многотонный самолет кидает в облаках словно снежную пушинку.

— Воленька, а вправду говорят, что тебе сам Сталин предлагал хорошую должность с большим жалованьем, но при этом ты не должен летать? — с какой-то робостью в голосе спросила Наталья Георгиевна сына.

— Правда, мама! Предлагали быть администратором или на партийную работу, а я, как и в прошлом году, всем говорю: «Летать, летать — вот моя партийная работа…»

— Да уж я знаю тебя — весь в отца. Тот тоже лез в огонь, чтобы поправить паровой котел на пароходе.

— И я дал публичную клятву, что до смерти не брошу штурвал самолета.

— Шибко опасное твое ремесло, сынок. К чему сирот плодить?

— За меня, мама, не бойся, хотя наше дело действительно опасное.

— Вот я и говорю…

— Ну а кто же должен рисковать, если не я? Что я — цаца какая? Я трудовой человек, да и дело свое не хуже многих знаю. А дело летчика-испытателя, мама, поверь мне, не каждому можно перепоручить.

Мать немного помолчала, не зная, как убедить сына, потом спросила:

— А чего ты в прошлом году врезался в лес, а не садился на шоссе? Ты же голову проломил…

— Да ведь как сядешь на шоссе, если по нему машины мчатся, забитые людьми? Почему должны гибнуть невинные люди?

Опять Наталья Георгиевна не знала, как ответить сыну, только сказала:

— Ты должен всегда помнить о семье… Даже тогда, когда ты заберешься на самый верх или на свой полюс.

— Лелика, Лерочку и Игорька я люблю больше всего на свете, и ты это отлично знаешь.

— Знаю, что любишь, но часто дело человека забирает от него все без остатка, — как-то неопределенно сказала мать и добавила: — А летать ох как хорошо да красиво! Век не забуду, как с тобой летала над нашей Волгой-матерью, над ее привольем.

— Вот видишь, а сына хочешь лишить всего этого!

— Потому, сынок, и обращаю внимание. Твое рукомесло пьянит человека, а ты знаешь, что и от вина люди гибнут, становятся алкоголиками и не знают, как избавиться от такой напасти.

— Тут ты права, мама. Но летать бросить так просто невозможно, только смерть или какая-то тяжелая болезнь могут разлучить летчика с воздушной стихией, которую человек простым глазом не всегда может видеть.

Мать долго молчала, тревожно думая о судьбе своего младшенького.

— А что, сынок, говорят, будто ты намедни неладно себя у Сталина вел?

— Это кто же тебе наябедничал?

— Ольга Софье рассказала, а та мне. Слухи шли, что ты будто с ним прямо в Кремле борьбу затеял… — серьезно говорила Наталья Георгиевна.

— Чепуху городят, а ты веришь, — усмехаясь, отвечал сын. — А дело было как? Сижу я на приеме с ребятами в Кремлевском дворце, и вдруг подходит ко мне Сталин и говорит: «Хочу выпить, Валерий Павлович, за ваше здоровье». А я отвечаю: «Спасибо, оно у меня и так прекрасное. Давай лучше, Иосиф Виссарионович, выпьем за твое здоровье!» Сталин держит маленькую рюмочку и улыбается. Я сразу догадался, что в его рюмашке вода минеральная — «Боржом» или «Нарзан», так как все стенки пузырьками покрыты. Встал я, взял из рук Сталина рюмочку и поставил в сторону, а взамен ее выбрал большой бокал и налил его доверху водкой. Затем нашел второй такой же и тоже наполнил его крепким напитком. Один бокал отдал Сталину, а другой взял себе и сказал: «Давай, Иосиф Виссарионович, выпьем на брудершафт!»

Сталин улыбнулся. Наши руки переплелись. Я, конечно, знал, что Иосиф Виссарионович не пьет водки, и ясно видел, что он только пригубил, помочил усы и с любопытством следил за мной. Мне ничего не оставалось, как осушить бокал до дна, после чего я одной рукой обнял Сталина за шею и начал его целовать.

— Да как же ты осмелился-то? — испуганно спрашивала мать.

— Ничего плохого я не думал, а вот охрана перепугалась.

— Ведь этак-то и до беды недолго! Это недозволительно, Воленька! Сталин тебе ведь не Володька, а ты выпивши мог силу не размерить…

— Ну что ты, мама! Ерунда какая-то. Я ведь от души.

Валерий улыбнулся в темноте, думая, что действительно дети для матери всегда дети.

Долго еще говорили два разных, неродных, но дорогих друг другу человека.

Наталья Георгиевна была права — утром в доме оказалось много друзей и знакомых, поспешивших застать своего знаменитого земляка на месте.

Когда Валерий вышел в горницу, то увидел и своего крестного Шапошникова, деда Ипата, рыбака Щипакина, нарядившегося по такому случаю, гостей из Катунок и Пучежа и множество других приветливых, улыбчивых людей. Безусловно, все планы были сломаны. Он намечал сначала сходить к старому приятелю Володьке, а потом к старику возчику, чтобы прокатиться на тройке по первоснежной скатерти с валдайскими колокольчиками, а потом податься на охоту и завершить все это

веселье в старинной волжской баньке.

Но после веселого завтрака у мамаши, пригласившей к столу всех прибывших к Воленьке, Чкалов сразу же направился в затон, куда уже причалили десятки судов, приписанных к речному порту. Обойдя порт, некоторые пароходы и судоремонтный завод, Валерий долго вел беседу с матросами, с рабочими, администрацией завода и к обеду вернулся домой веселый и радостный.

— Ну, мама, как я здорово оглядел затон. А люди-то какие чудесные на заводе и пароходах.

— Ладно уж, Воленька! Ты любишь перехваливать людей. Не раз тебе отец-то говорил об этом…

— Ничего, хуже быть злобным и недоверчивым…

— Это, Воленька, правда, но и пересаливать даже щи вредно…

— Наш народ непорченый, — продолжал Валерий. — Через несколько лет для жизненной науки направлю на волжский пароход своего Игорька, чтобы в кочегарке вкусил нелегкий труд народа…

— Да разве это можно? — всплеснула руками старушка. — Сына знаменитого летчика — ив этакое пекло!

— Именно, мамаша, в пекло, чтобы закалился и был всю жизнь человеком.

После обеда Валерий Павлович пошел пешком в соседнюю деревню Гумнище посмотреть, что сделало звено льноводки Саши Прозоровой, которая много раз приглашала его, депутата Верховного Совета, говоря при этом: «А я со своими товарками знаешь сколько собрала льна этим летом? Если его вытянуть в одну нитку, то она обовьет твой земной шар».

Валерий отдыхал в родных местах отлично, но отпуск получился короткий — пришла телеграмма с завода: «Все готово. Ваше присутствие необходимо».

Чкалов выехал в Горький и на следующее утро был в Москве.

На заводе

Уже 3 декабря Валерий появился на летной станции своего завода, но «И-180» на ЛИСе[21] он не нашел. Ведущий инженер по испытаниям Лазарев рассказал летчику, что с новым самолетом на заводе не ладится, обнаружена масса дефектов, что программа испытаний еще не подписана, хотя по всему чувствуется, и наркомат и главное управление торопят, надо машину быстрее поднять в воздух.

— Да не пугай ты себя этими дефектами, ведь машина рождается, друг мой, — утешал Чкалов молодого инженера.

Чкалов знал, с какими трудностями сопряжено рождение каждого нового самолета. Появление его — результат усилий и напряженного труда многих сотен людей — и конструкторов, и производственников. В процессе превращения замысла конструктора в чертежи проекта и перевода чертежей в отдельные детали и узлы машины и наконец в процессе сборки машины перед этими людьми встает множество вопросов, возникает необходимость решать большие и малые технические задачи. Чкалов хорошо знал все это.

Он поговорил еще с бортмехаником, а затем отправился к директору завода и главному конструктору. Они радостно встретили Чкалова.

— Значит, прибыл? — спрашивал летчика конструктор, словно перед ним стояло привидение, а не Чкалов.

— Раз вызвали, прибыл. Что ж тут удивляться? — недовольно ответил Валерий и добавил: — Знаю, что теперь распространяют про меня слухи: до геройства, до полюса да до депутатства, мол, Чкалов на палке летал, словно ведьма на метле, а теперь стал важным лицом и не больно-то его пошлешь в пекло…

— Не слушайте вы эти разговоры, — серьезно сказал Поликарпов, — мы знаем, кто такой Чкалов. Давайте займемся делом.

После разговоров с главным конструктором и директором завода Чкалов понял: «И-180» ожидают многие, и принимаются меры к быстрейшему внедрению его в производство. Что касается дефектной ведомости от 2 декабря 1938 года, то, естественно, дефекты будут устранены.

Бесстрашный человек и талантливый летчик, Чкалов безгранично верил конструкторам, ведущим инженерам, механикам и мотористам. Он твердо знал, что при передаче самолета с производства на летно-испытательную станцию завода будет составлен акт, который подпишет начальник ОТК, начальник ЛИСа, ведущие инженеры по производству и испытаниям, военный представитель и что этот документ будет оформлен только в случае готовности «И-180» к полету. Валерий Павлович верил всем, кто создавал и готовил к полету самолет «И-180».

12 декабря 1938 года

Несмотря на начало зимы, сильных морозов и

установившегося снежного покрова в первой половине декабря не было. Это метеорологическое обстоятельство, казалось бы, не имело прямого отношения к созданию самолета «И-180», однако некоторые работники пытались извлечь из прихотей природы выгоды. На новом самолете еще не были установлены средства, позволяющие выдерживать номинальные тепловые параметры двигателя при низких температурах наружной атмосферы, однако часть конструкторов и руководство завода считало, что сравнительно теплое начало зимы позволяет надеяться, что первый полет удастся провести без особых устройств, регулирующих температуру головок цилиндров мотора.

Стремление поскорее дать новый истребитель, который так ждала Красная Армия, очевидно, заставило их идти на подобный риск. А новый истребитель действительно был необходим. Международная обстановка день ото дня становилась напряженней. Германский фашизм открыто вел подготовку к новой большой войне. Гитлер использовал Испанию как полигон. Здесь испытывали новые виды вооружения, здесь появилась новая модель истребителя «мессершмитт» «МЕ — 109Е», превосходившая наши машины в скорости и мощности огня.

Вечером 7 декабря самолет «И-180» перевезли с завода на аэродром, не составив даже акта о передаче машины летно-испытательной станции.

Из записей в дневнике ведущего инженера по испытаниям Лазарева видно, что 8 и 9 декабря самолет спешно готовили к первому вылету, ликвидируя недоделки и дефекты.

Валерий И декабря договорился, что завтра, в воскресенье 12 декабря, он прилетит на полигон и будет отстреливать пушки на опытном самолете «ВИТ», предназначенном для истребления танков противника с воздуха. Для подготовки самолета и вооружения туда направляется ведущий механик М. Г. Барский. Видимо, Чкалов не подозревал, что к вечеру положение резко изменится, так как Главное управление авиационной промышленности требовало внесения ясности по поводу ввода в серийное производство самолета «И-180» в наступающем году.

В воскресенье 12 декабря утром был подписан акт о сдаче заводом самолета «И-180» на летно-испытательную станцию и акт о готовности опытного самолета к первому вылету…

В то время как составлялись акты и задания на летной станции завода, Чкалов был дома. Просмотрев утренние газеты, он стал разбираться с письмами от избирателей, учреждений и отдельных лиц, обращавшихся с предложениями или просьбами. Он сидел еще в халате, когда позвонили с аэродрома. Сначала он думал, что это говорит бортмеханик Барский с полигона, где

самолет «ВИТ» ожидал Валерия, чтобы продолжить программу отстрела пушек Курчевского с воздуха по наземным целям. Но оказалось — Чкалова вызывают на Центральный аэродром для первого полета на «И-180».

— А как погода? — спросил Валерий инженера и, получив ответ, сказал: — Готовьте машину. Позавтракаю и приеду…

Он зашел в столовую, где сидели гости, прибывшие из Горького, — его старший брат Алексей и писатель В. Костылев.

Налив себе чаю, хозяин дома сел за стол и как ни в чем не бывало спросил писателя:

— Ну, когда же я буду читать твоего «Козьму Минина»?

Пока Валерий завтракал, мирная литературная беседа перешла в бурную дискуссию на тему о тем, каким должен быть царь Иван Грозный, о котором Костылев задумал написать роман. В дверях появился шофер.

— Сегодня же воскресенье, Валерий Павлович, — напомнил летчику земляк-писатель.

— Да вот, видишь, машина готова. Я буду летать недолго… Скоро вернусь. — И, обращаясь к шоферу, сказал: — Пока я одеваюсь, ты, Филипп Иванович, хлебни чайку, и мы тронемся.

Валерий Павлович ушел в спальню, сказал жене, что его вызывают на полеты, оделся в военную форму с комбриговскими ромбами на петлицах и орденами на гимнастерке и вскоре вышел в коридор, где увидел уже одевшихся гостей.

— А вы куда? — удивленно спросил Валерий Павлович.

— Ты подкинь нас до Маяковской. Дела у нас… — ответил брату Алексей.

Высадив пассажиров на площади Маяковского, Валерий стал молчалив и не шутил, как обычно, с шофером Утолиным — человеком скромным и немногословным.

Валерий сейчас не замечал вечной суеты улиц столицы. Он поглядывал больше вверх, в небо, затянутое серыми облаками, определяя, что погодка сегодня будет не по-декабрьски теплая, но действительно хорошая, летная, как это ему недавно передавал по телефону ведущий инженер по испытаниям.

На аэродроме у стоянок самолетов ЛИСа завода летчик заметил необычное скопление людей, работавших не только на заводе, но и в различных главках Наркомата оборонной промышленности.

«Вечно собираются любители острых ощущений, словно в цирк или на ипподром», — недовольно подумал Чкалов, направляясь к самолету «И-180», который он должен научить летать.

По давно установившейся привычке летчик, подойдя к

машине, улыбаясь, поздоровался с механиком, мотористом и инженерами.

— Ну как? — спросил испытатель ведущего инженера.

Лазарев рассказал, что все готово: акт о допуске к первому вылету и задание на него подписаны, самолет «И-180» и его мотор М-88 осмотрены и исправны.

— Значит, все в порядке? — дружески спросил летчик.

— Да, можете одеваться и вылетать, — ответил Лазарев и тут же добавил: — Николай Николаевич уже здесь.

Чкалов направился в здание, где размещалась комната летчиков. По пути испытатель встречал знакомых и, радостно улыбаясь, здоровался с каждым.

Минут через пятнадцать летчик, одетый в зимнее обмундирование, с парашютом, заброшенным за плечо, уже подходил к самолету вместе с таким же широкоплечим, как и он, но более высоким Поликарповым — творцом нового потребителя.

Со стороны можно было видеть, что главный конструктор волновался.

— Красавец! — коротко констатировал летчик, глядя на самолет, явно адресуя похвалу Николаю Николаевичу.

— Желаю успеха, — ответил главный конструктор, пожимая Валерию руку.

Испытатель, надев парашют, не торопясь обошел новый самолет, забрался на крыло и влез в кабину. Механик помог ему привязаться поплотнее ремнями к сиденью.

— Давай запускать мотор, — твердо сказал механику Чкалов, полностью отрешившись от всего постороннего.

Вскоре мирно зарокотали четырнадцать цилиндров мотора М-88, никогда не бывавшего в воздухе.

Испытатель прислушивается к буркотне двигателя, работающего на малых оборотах, внимательно вглядывается в показания каждого прибора, отмечающие качество работы систем питания мотора бензином и маслом. По мере повышения температуры масла летчик рукой передвигает вперед рычаг управления мотором, который послушно увеличивает обороты. Выхлопные газы двигателя и рассекающие воздух лопасти воздушного винта в совокупности резко меняют звуковую обстановку, и уже на весь аэродром звенит и ревет сотрясаемый винтом воздух.

Орлиный профиль летчика-испытателя временами скрывается, когда Валерий опускает большую, плотно обтянутую кожаным шлемом голову, чтобы поточнее рассмотреть показания многочисленных приборов, установленных на передней панели кабины пилота.

Мотор переведен на режим полной мощности. Он бешено вращает пропеллер, отбрасывающий назад огромной силы потоки воздуха. Сотрясается не только все окружающее, но и самолет, по которому, словно по коже молодого, нетерпеливого, рвущегося к гонке скакуна, пробегают водны дрожи. Со стороны кажется, что и летчика бросает и трясет в кабине эта, еще не обузданная и не опробованная, ревущая стихия.

Валерий Павлович левой рукой тянет назад сектор управления мощностью мотора, а точнее, положением дроссельной заслонки его карбюратора, и сразу утихает звуковая симфония необычайной силы, созданная руками советских людей. Мотор перешел на малые обороты, резко выбрасывая из цилиндров отработанные газы.

Чкалов выпрямляется и начинает отклонять сначала влево, потом вправо ручку управления самолетом, следя, как то опускаются, то поднимаются элероны на крыльях истребителя. Затем он поворачивает голову назад и, двигая той же ручкой «от себя» и «на себя», проверяет движение рулей высоты хвостового оперения «И-180». Наконец энергичными движениями ног перемещает педали управления и видит, что руль поворотов синхронно отклоняется влево и вправо.

Летчик-испытатель доволен: все вроде в порядке. Он улыбается, глядя на стоящих у самолета «работяг», как называл любовно пилот механиков и мотористов, поднимает левую руку в летной перчатке с крагами и показывает большой палец, направленный вверх. Все теперь понимают: по приборам, по звукам, по зрительному осмотру летчик ничего плохого или подозрительного не заметил и дает знать, что он готов вырулить от стоянок самолетов летной испытательной станции завода.

Испытатель поудобнее прилаживает летные очки к глазам. Отпущены тормоза, самолет тронулся с места. Все: и директор завода, и главный конструктор, ведущие инженеры, механики, мотористы, представители Наркомата оборонной промышленности — радостно машут пилоту, желая большой удачи.

А что происходит дальше?

Складывая легенды давно прошедших дней, вот как теперь представляю события, происшедшие с испытателем и его машиной после того, как все провожавшие остались позади самолета «И-180».

Время 13.31 12 декабря 1938 года. Чкалов отруливает от летной испытательной станции. Он, как грамотный летчик, не удовлетворен рулежкой, которую совершил два дня назад. Главное же — самолет еще не опробован на разбеге, с отрывом от

земли хотя бы на полметра.

Летчик, вспоминая задание ведущего инженера, понял, что Лазарев, видимо по неопытности, забыл о таком элементе испытаний, как отрыв от земли, хотя любой новый самолет без предварительного подскока в полет выпускать запрещалось. Поэтому Валерий Павлович решил не торопиться и пытался с первых шагов заставить машину подчиняться своей воле. Он наметил: сначала быстро порулить; потом сделать скоростную пробежку; затем оторваться чуть-чуть от земли и тут же приземлиться; и, наконец, снова зарулить в дальний угол аэродрома, примерно к ангару ЦАГИ, и оттуда, по диагонали аэродрома, навстречу ветру, по самому длинному направлению начать разбег и взлететь. Валерий прибавил обороты мотору, «И-180» стал набирать скорость. Летчик сбросил обороты двигателя и резко начал тормозить. Самолет быстро остановился. Снова повышаются обороты мотора, истребитель начинает движение вперед, а испытатель разворачивает его то вправо, то влево, определяя, насколько послушен самолет воздействию тормозной системы и руля поворотов, нет ли тенденций к рысканью или неуправляемому заносу хвоста. Все шло хорошо.

Одновременно Чкалов часто поглядывал вперед, чтобы не столкнуться случайно с неожиданно возникшими препятствиями. Осматривал он и небо над аэродромом, хотя знал, что сегодня, в воскресенье, после 13 часов не ожидали прилетов самолетов.

Теперь Чкалов разворачивает машину вправо, решив дать истребителю скорость, обеспечивающую подъем хвоста, чтобы получить представление об эффективности рулей глубины и поворотов. Испытатель прикинул, что если на траверзе главных ворот аэродрома он сбавит обороты двигателя до минимума, то успеет погасить скорость, опустить хвост и затормозить машину задолго до угловых ангаров, направление к которым сейчас является самым длинным.

Уже закончен разворот на избранную прямую. Летчик энергично увеличивает обороты мотора и вдруг ему передают приказание: немедленно вернуться на самолетные стоянки своего завода… Через минуту-другую к нему подбежали ведущий инженер и механик. С их помощью Чкалов развернул «И-180» и порулил в сторону летно-испытательной станции. Валерий Павлович был раздосадован, он пытался разгадать причину странного распоряжения сверху прекратить испытания. Летчик взглянул на сопровождающих самолет и увидел, что они идут тихонько, показывая ему знаки: можно рулить быстрее. Чкалов кивнул, что означало: «понимаю», будет исполнено», и начал левой рукой двигать сектор управления оборотами мотора. Но он

вдруг почувствовал, что рычаг свободно стал двигаться вперед, а мотор вместо повышения мощности стал уменьшать обороты и, словно умирающий, сделав последний выдох, замер, отказавшись работать.

Произвольная остановка двигателя была полной неожиданностью для испытателя, так как он в суматохе и спешке подготовки машины на летной станции решался идти на «И-180» в первый полет только с твердой надеждой на безупречную работу мотора М-88.

— Что за ерундистика такая?! — крикнул механику Чкалов и, обращаясь к инженеру, сказал: — А по приборам было все в норме: и температура масла и головок цилиндров, и давление в магистралях бензина и масла…

Инженер и механик побежали к стоянке ЛИСа и вскоре вернулись на грузовой машине, в которой приехали многие специалисты-самолетчики и двигателисты. Они быстро сгрузили стремянки и лестницы и, установив их около носовой части истребителя, начали открывать люки, чтобы подобраться к мотору.

Чкалов, угрюмый и огорченный, продолжал сидеть в самолете. Он наблюдал за всеми, кто пытался установить причину произвольной остановки мотора. За каждого из них можно было поручиться как за добросовестного человека и хорошего специалиста.

Валерий вспомнил разговор с Героем Советского Союза Анатолием Серовым, который только вернулся из Испании. «Ишачки», или «курносые», как любили называть самолеты «И-16» наши летчики-истребители, теперь в небе республиканской Испании все чаще испытывают затруднения, ведя неравную борьбу с новейшей конструкции истребителями «мессершмитт», поставляемыми Гитлером для войск генерала Франко. Вот почему так нужен был «И-180», а тут такая оказия.

Декабрьский короткий день был на исходе, начало смеркаться, когда Валерий Павлович вылез из кабины, спрыгнул с крыла на землю, отстегнул парашют и, закинув его за спину, спокойно сказал ведущему инженеру:

— Сегодня уж я ничего не успею…

— Вы идите, Валерий Павлович, а мы докопаемся. Я доложу вам… — ответил Лазарев.

— Вы зря будете возиться в темноте. Тащите машину в ангар, — решительно сказал летчик инженеру и добавил: — Как следует посмотрите!

Раздеваясь в летной комнате, Чкалов ощутил ее непонятную тишину. В обычные рабочие дни здесь часто слышались шутки,

рассказы, подначки, новости, а иногда песни заводских летчиков и военных, прибывших на приемку самолетов.

Шофер уже ожидал Валерия Павловича на темно-голубом «паккарде», подаренном ему в прошлом году Советским правительством за перелет в Америку. Валерий открыл переднюю дверь автомобиля, когда рядом заскрипели тормоза машины, из которой вышел главный конструктор.

— Прошу минуту, Валерий Павлович, — мягко сказал Поликарпов.

— Ну что? Нашли, Николай Николаевич? — спокойно спросил Чкалов.

— Да. Полетел трос, управляющий дроссельной заслонкой карбюратора.

Наступила пауза. Чкалов резко спросил главного конструктора:

— А больше ничего не нашли?

— Куда же больше, — волнуясь, ответил Поликарпов. — Куда больше? — повторил он с горечью и добавил: — Ведь переломился недавно переделанный утолщенный трос, Валерий Павлович!

— Ну, если только в этом дело, то уж знаю, вы еще раз покумекаете и быстро придумаете более надежную конструкцию…

Поликарпов внимательно прислушался к ответу Чкалова. Ему понравилось выражение бесконечной веры летчика в силу человеческого разума, но он, как хороший музыкант, одновременно уловил, что интонация ответа была необычна и содержала в себе оттенки чего-то недоговоренного и тревожного.

— А вы что-то имели еще?

— Не буду вилять хвостом, Николай Николаевич, но боюсь: все ли?

— Конечно, не все идет так гладко, как хочется…

— Да чего, Николай Николаевич, зря мне говоришь, будто я младенец. Самолет нужен, нужен новый истребитель нашей армии и нашим друзьям. А поэтому не тяните кота за хвост, хотя и меру знайте, — резко отрезал Чкалов.

Поликарпова немного покоробила резкость испытателя, и он умолк. Чкалов сразу почувствовал это и тут же сказал:

— Не сердись! Ты думаешь, мало я шишек, синяков да всяких пробоин получил? И большая их часть на твоих машинах. Но пойми, дело не в этом! Мы с тобой теперь должны работу повести так, чтобы все сделать наверняка, но и время не потерять.

— А вы как летчик должны лучше контролировать и подтягивать… — начал было Поликарпов, но Чкалов оборвал его:

— Не раз мы говорили на эту тему. Повторяю: один я не сумею проверить тысячи деталей и частей, из которых вы слепили самолет, на это есть технический контроль, инженеры и механики. Целая армия контролеров. Их мне не заменить, — горячо доказывал Чкалов. — Мое дело, товарищ главный конструктор, — торжественно и четко продолжал летчик, — поднять самолет в воздух и научить его летать. Вот какова моя задача! И никто эту задачу, дорогуша, за меня не сделает.

Поликарпов молчал. Валерий знал этого решительного, волевого и талантливого инженера, властного, не терпящего возражений руководителя. Летчик, подавая руку конструктору, сказал:

— Я живу верой в людей, в тебя, в весь наш коллектив. Летать я готов на «И-180» в любую минуту. Вызывайте. А пока полетаю на «ВИТе», затянули мы с отстрелом пушек. — И, помолчав, добавил — Мы с тобой одного поля ягодка: наобещаем, а потом бегаем как угорелые до седьмого пота…

— И что же? — не утерпел Поликарпов.

— Советую, как говорил один из мудрейших: «поспешай не торопясь».

Поликарпов понял, что большего от Чкалова он не услышит, протянул ему руку и сердечно ответил:

— Понимаю, спасибо тебе за доверие, Валерий Павлович!

Чкалов сел рядом с Утолиным. Шофер взял направление к юго-западным воротам, и вскоре «паккард» шел по улицам Москвы под зеленый свет. Регулировщики знали, что Валерий Павлович куда-то торопится.

Хозяин «паккарда» действительно спешил, спешил к Курскому вокзалу, где на Садовой улице стоит дом 14/16, а в квартире на 5-м этаже его ждут жена и дети.

Вот так, представляется мне, прошли несколько десятков минут жизни Валерия Павловича после 13 часов 30 минут 12 декабря 1938 года.

Я толком не знал, что Валерий собирался в воскресенье совершить первый вылет на «И-180», и для меня было сюрпризом появление его в полной военной форме в моей квартире 101. Обычно он переходил к нам из противоположной двери нашей общей лестничной площадки в халате, и я поэтому сначала подумал, что мой друг едет куда-то выступать и хочет, чтобы я последовал с ним. Я уже приготовился к отпору, когда увидел, что суровые складки меж крылатых бровей расправились, и он, присев на корточки, манил мою четырехлетнюю дочь, бежавшую к нему что есть духу.

— Просто удивительно, как дети чувствуют, что ты человек, а

не черт с рогами, — говорил я Валерию, пытаясь вырвать девочку из его объятий. — Задушишь, окаянный.

Но Чкалов не обращал внимания на мои протесты, отправился с малышкой сначала на кухню, чтобы поздороваться с хозяйкой дома, а затем в кабинет, где увидел сценариста Дмитрия Львовича Тарасова.

— Что же ты не сказал… — глядя на меня укоризненно, прогудел Чкалов.

Я представил Валерию своего гостя, пояснив:

— Пытаемся вместе написать сценарий.

— Ну, Ягор, вижу, ты совсем пристрастился строчить.

— Ничего, Валериан, не сделаешь — обязывает положение.

— Конечно, раз член союза, — подначивал друг, играя с ребенком.

— А ты куда отправился?

— Я приехал с аэродрома, Ягор. У нас большие неприятности…

— Какой дьявол вас гонит — работаете в день отдыха?

— Время гонит, Ягор. Время! — Снова посуровев и отпустив ребенка на пол, Чкалов добавил: — Уже собрался вылетать, а на рулежке управление двигателем поломалось…

— Да что это вы на соплях делаете опытные машины?

Валерий взглянул на моего гостя, встал и спокойно сказал:

— Ничего ты не смыслишь, — и, проведя ладонью по горлу, добавил: — Вот как нужен на смену «И-16» новый «ястребок». Поэтому и торопимся.

Открыв выходную дверь, он сказал мне тихо:

— Зайди, поговорить нужно.

Когда я вошел в просторный кабинет Валерия, он уже сидел за столом, где лежала школьная географическая карта с двумя полушариями нашей планеты.

— Взгляни, Ягор! Вот Австралия, а вот Южный полюс, а это южная оконечность Южной Америки.

— Сто раз видел, — ответил я сердито, давая понять Валерию, чтобы он не темнил, а говорил, как всегда, прямо и самое главное.

— Да погляди ты, чертушка, — добродушно настаивал Чкалов.

— А ты что, забыл о нашем письме насчет новой машины?

— Новая машина сама собой. Это песня длинная. Нужно думать в расчете на «АНТ-25».

— Мы же прикидывали, — отвечал я Валерию.

— Нет, Ягор, нужны точные выкладки. Мне кажется, Иосиф Виссарионович согласится, — отрываясь от карты, уже с азартом

говорил Чкалов.

— Вот Александр Васильевич появится, мы и посчитаем.

— А где он?

— Должен завтра приехать.

— Я хотел Сашу и тебя вместе с женами на Новый год увезти к себе, на Волгу.

— Ничего не получится, Валериан: для такой поездки нужна неделя свободного времени, а мы отпуск уже отгуляли. Лучше давай к нам на праздник. Ольгу Эразмовну Евгения Сергеевна вроде уговорила.

— Нет, Ягор! Лелик с ребятишками поедет со мной, в Василево. Матери обещал… — И с мягкой грустью добавил: — Никак вас, чертей, не затащу на родину.

— А когда отбываешь?

— Сделаю первый вылет на «И-180», а там закачусь.

15 декабря 1938 года

Утром 15 декабря Валерию показалось, что он проспал. Накануне ему снова звонили с Центрального аэродрома и просили приехать. Он встал и тихонько открыл дверь в детскую. Игорь еще спал. «Когда же он собирается в школу? Сколько сейчас времени?» — задавал вопросы Чкалов, подходя к окну. Он увидел освещенный уличными фонарями снег, выпавший, видимо, ночью.

Перекочевав в столовую, Валерий из окна заметил редких прохожих, спешивших по пустынному переулку. Клубы пара окутывали лица пешеходов, автомобили оставляли за собой целые тучи быстро тающих облаков. Значит, мороз стал крепче.

Валерий сделал короткую разминку, принял душ и, накинув халат, тихонько направился в кабинет, где лежала новая большая стопа писем и телеграмм из самых различных уголков страны.

«Секретарь его сиятельства депутата…» — улыбаясь, думал Чкалов о жене своей, тщательно следившей за перепиской мужа с избирателями и помогавшей ему вести ее организованно.

Промолвив про себя слова «его сиятельство», Валерий почему-то вспомнил, как ездил к Алексею Толстому на дачу, где у писателя по установившейся традиции содержался не то швейцар, не то дворецкий, солидный, высокий седоусый старик, в мундире, расшитом позолоченными галунами. Открывая парадную дверь, этот страж домашнего порядка громко объявлял: «Его сиятельство, депутат Верховного Совета, граф Алексей Николаевич Толстой изволит вас просить».

Это воспоминание всколыхнуло в душе много яркого и волнующего от встреч с выдающимся самобытным писателем, который стал его другом.

Увлекшись почтой, Чкалов не заметил, как поднялся весь дом. Ольга Эразмовна уже ласково шумела, приводя ребят в порядок. Вскоре Игорь вбежал в кабинет и повис на шее отца. Валерий, посадив сына на колени, прижал его к себе, поцеловал в щеку и продолжал читать письма.

— Видишь, Игорюха, сколько дел.

— А что пишут, папа?

— Вот одна гражданка просит построить Дворец пионеров.

— Он же построен… Мы с тобой были…

— Это у нас, в Москве. А пишут, чтобы в украинском селе, сынок. А вот мальчик пишет: просит устроить его в летную школу.

— И я хочу в летчики, — сказал Игорь.

— Ты учись, учись лучше. Станешь человеком. А потом уже летчиком.

— Человеком, а потом летчиком? — удивленно спросил сын, внимательно смотря отцу в глаза, пытаясь понять, шутит или серьезно говорит папа.

— Да, сынок. Так и есть. Если не станешь настоящим человеком — лучше не ходить в летчиках.

Вошла Ольга Эразмовна с Лерочкой и пригласила всех к столу. Валерий, взяв дочь на руки, укрыл ее своим халатом и вместе с ней сел завтракать.

Взглянув на часы, отец сказал сыну:

— Пора в школу.

В прихожей Валерий, поцеловав Игоря, сказал обычные слова напутствия:

— Смотри не шали!

— Чтобы быть человеком… — улыбался сын, с любовью глядя на отца.

— Нет, Игорюха, не просто, а настоящим человеком! А потом уже станешь кем захочешь.

Игорь ушел в школу. Ольга Эразмовна. собралась погулять с дочерью.

— Лелик! Смотри, сегодня морозно. Не простудись сама и Лерочку не простуди.

В большой, просторной квартире Чкаловых стало необычно тихо. Валерий подходит к радиоле и ставит пластинку. Бетховен. Чкалов один с симфонией, которую впервые услышал в Ленинграде. Кажется, это было в 1930 году. Неужели всего восемь, только восемь лет он наслаждается красотой

бетховенской музыки? «Ах, сколько же я потерял в своей жизни…» — думает Чкалов и мысленно благодарит Ивана Семеновича Козловского за дружескую науку — не стесняться в любом возрасте учиться понимать красоту искусства.

Радиола сбрасывает пластинку за пластинкой… Чайковский, Вагнер, снова Бетховен, Глинка…

Валерий листает фотоальбом, долго всматривается в лица друзей. «В сущности, мало сделано, а прожито много…» — снова думает Чкалов о долге перед своим народом. За разглядыванием фотографий его застает жена, вернувшаяся с дочкой с прогулки. У Лерочки щечки стали похожими на спелые яблочки.

Отец выключает радиолу и мгновенно перебирается в другой радостный мир. Раздев дочку, он снова запрятал ее под халат — только белая головка выглядывает, словно птенчик из гнездышка, сверкая глазками.

— Утолин стоит у подъезда, — сказала Ольга Эразмовна мужу.

— Что ж он не поднялся?

— Боится заморозить машину…

— Заморозить?

— Очень холодно на улице.

Валерий попросил чаю, сказав:

— Лелик, а лимоны я тебе отдал?

— Какие лимоны?

— Ах ты господи! С Иваном Рахилло в буфете гостиницы «Москва» купил тебе пару лимонов и забыл. Лежат в кармане шинели. Тебе лимоны сейчас очень полезны, недавно читал где-то. Да, будет звонить Менделевич, скажи, что приеду к нему не позже 16 часов.

— Мне кажется, хорошая будет скульптура…

— Не люблю я, когда из тебя величество делают!

— Он мне вчера говорил, что остался последний сеанс… А что школьникам?

— Всем говори — завтра уезжает и вернется в Москву в феврале будущего года. А сегодня вечером, раз обещал, буду непременно, пусть не беспокоятся…

Через несколько минут, подняв на руки Лерочку и расцеловав ее щечки и носик, Валерий вышел в коридор, надел шинель и фуражку, крикнул: «Пока!» — и захлопнул дверь.

Темно-синий «паккард», управляемый опытным Филиппом Ивановичем, мчал Чкалова по широкой кольцевой магистрали столицы. В морозной дымке двигалось множество грузовых и легковых автомашин, по тротуарам торопливо шагали люди.

Валерий любил городскую столичную суету, считая, что она

объективно отражает энергию и деловой характер советских людей.

Он с улыбкой поглядывал на входы недавно построенных подземных станций метро, похожих на сказочно торжественные залы старинных дворцов или театров. Неоновые буквы «М» тускло мерцали сквозь морозное марево облачного пара, валившего из-под земли, словно дым при грандиозном пожаре.

На площади Маяковского регулировщик быстро заметил «паккард» и немедленно дал возможность ему развернуться вправо. Чкалов помахал приветливо закутанному в полушубок регулировщику.

Вот и Беговая улица. Чкалов вспоминает Сашу Анисимова, с которым они частенько ездили на ипподром. Какие они были страстные болельщики бегов и скачек!

Чкалов вдруг обратился к шоферу с вопросом:

— Ну как, надумал? А то поедем в отпуск к нам в Василево… Поохотимся. В баньку тебя сведу в нашу, нижегородскую… А то и невесту подберем.

Но разговор прервался, так как Валерий увидел, что шлагбаум перекрыл переезд через железнодорожную ветку, на которой стоял длинный состав.

— Это надолго! А мне некогда, — сказал спокойно Чкалов. — Я слезу, а ты, Филипп Иванович, будь в гараже. Может, часа через два поедем к скульптору…

Валерий вылез из «паккарда». Поправив на голове фуражку и взяв полы шинели в левую руку, он, нагибаясь, полез под вагоны железнодорожного состава.

Вскоре заводской испытатель поздоровался с вахтером и, миновав проходную, очутился возле ангаров. На стоянках летно-испытательной станции он увидел «И-180», красный цвет которого факельно горел на фоне крупянистого промороженного снега, пятнами устилавшего затвердевшую поверхность аэродрома.

Потирая уши, Валерий удивленно наблюдал, как сам директор завода бегал вокруг самолета, покрикивая на десятки людей, облепивших «И-180». Валерий покачал головой и решил побыстрее одеться в летное обмундирование, чтобы прекратить этот «шабаш ведьм».

В комнате летчиков Чкалов увидел Владимира Константиновича Коккинаки и Юлиана Ивановича Пионтковского. Они беседовали с инженерами, готовясь к заданиям на испытания.

— Здоровы были! — громко приветствовал Валерий товарищей, пожимая им руки. — Что вы пропускаете спектакль:

сам директор бегает вокруг моего «ястребка», от которого пар так и валит, так и вьется..

— Ну, что он понимает в подготовке самолета к вылету?! — ответил, улыбаясь, Пионтковский.

— Тут плакать нужно, — мрачно сказал Чкалов.

— Вот это — другое дело, — серьезно сказал Коккинаки и снова повел разговоры со своим инженером.

— Собираешься? — спросил Чкалов Владимира Константиновича.

— Да! Смотаюсь на часок на «ЦКБ».

— Опять хочешь подавить из него соки? — допрашивал Владимира Коккинаки Чкалов.

— Думаем, Валерий, махнуть по кратчайшему пути из Москвы в Нью-Йорк, а для этого нужно добавлять горючки и ужесточать режимы.

— Знакомое дело, — добродушно окал Чкалов. — Запас горючего имей обязательно. И с кислородом не обмишурься, как мы. Бери пример с Громова, чтобы весь полет могли вольготно дышать…

— Учитываем и ваш опыт, конечно.

— Ас кем собираешься? Один? Или вдвоем?

— Думаю, с Мишкой Гордиенко.

— Штурман из НИИ ВВС?

— Он самый, — густым добродушным басом отвечал Коккинаки.

Между тем Пионтковский выскочил из помещения и появился снова минут через десять.

— Тебя ищет Поликарпов. Пошли их к чертовой матери, Валерий! Не нравится мне эта чехарда!

— Юлиан Иванович! — встав, заговорил Валерий. — Ты сам знаешь, что устарел наш «И-16». Поговори с ребятами, побывавшими в Испании. Вилли Мессершмитт, есть тот Вилли! Его «сто девятый» будь здоров орешек! А ты можешь дать мне гарантию, что, проглотив Австрию и закусив чехами вместе со словаками, Гитлер завтра также не наденет на вилку ясновельможного пана Пилсудского, у которого, кроме гонора, ни черта нет? И вот тебе — фашисты у наших границ…

— Но не один «И-180» на свете… — как-то неожиданно и не очень понятно начал Пионтковский и тут же умолк.

— Не понял тебя… — сказал Валерий.

— Александр Сергеевич заложил истребитель…

— Юлиан! Ты знаешь, от закладки в стапеля опытной машины до большой серии времени требуется много. Дай бог, как говорят в народе, чтобы у тебя и твоего талантливого Саньки

Яковлева дело пошло на лад! А время упускать страсть как опасно….

— Валька прав! — поддержал Чкалова Коккинаки.

В это время в комнату вошел ведущий инженер по испытаниям.

— Закончили подготовку самолета и оформление документов. Я хотел, чтобы вы посмотрели задание и акты.

— Садись! Дай штаны и унты надену… — спокойно ответил Чкалов.

Валерий, как человек беспредельно храбрый, с доброй, доверчивой душой, уверенный в своем искусстве летать, был спокоен, хотя со стороны следил за поведением молодого инженера. И заметил, что у Лазарева необычно дрожат пальцы и слегка дергаются веки.

— Пока я оденусь, ты, дорогуша, раскладывай свой «пасьянс», раскладывай! — старался успокоить он ведущего инженера.

Тем временем Владимир Коккинаки закончил подготовку к заданию. Взяв кислородную маску, парашют и планшетку для записей в воздухе, он направился к выходу, но у двери задержался и сказал:

— Желаю удачи, Валерий!

Вскоре ушел и Пионтковский, тоже пожелав Валерию успеха. Он еще сказал, что придет посмотреть на его полет.

Валерий, надевая кожаные брюки на гагачьем пуху, похваливал мастеров, создавших такое удобное, теплое и легкое летное обмундирование:

— Что значит золотые руки! В прошлом году на холоде три дня летал — хоть бы что.

Инженер, видимо, действительно волновался и, не разобрав слов летчика, невпопад сказал:

— Сейчас, минутку, я все разложу…

Чкалов, пристально поглядев на инженера, заметил:

— Какой-то ты сегодня чудной! Я говорю: к полету прошлогоднему здорово сделали нам вот это обмундирование, а ты «разложу»… Или не выспался, что ли?

Лазарев махнул рукой:

— Все эти дни и ночи не до сна.

— Слабачок! — усмехаясь, сказал Валерий Павлович. — Ты бы посмотрел на работу ведущего инженера «АНТ-25» Евгения Карловича Стомана! Этот полный георгиевский кавалер и кавалер ордена Красного Знамени, бывший летчик гражданской войны, уже человек в годах, готовя нашу машину в дальний полёт, работал обычно сутками, не смыкая глаз. И только когда нечаянно зацепится за что-нибудь ногой и грохнется на днище

самолета, засыпал так, что на носилках уносили в постель…

Подойдя к столу, на котором Лазарев разложил свои бумаги, Чкалов присвистнул:

— Ого! Тут хватит до Нового года…

Инженер растерянно смотрел на летчика.

— Первое, расскажи ты мне, как вы устранили дефект в управлении мотором.

Инженер нашел документ и подал испытателю акт от 14/XII 1938 года, в котором подтверждалось, какие произведены по указанию заместителя главного конструктора переделки управления нормальным газом двигателя.

В заключение было указано, что 14.12 с. г. было произведено испытание управления резкими рывками с малого на большой газ в количестве 20 раз.

Все работало нормально.

Чкалов, положив бумагу на стол, взглянул на ведущего.

— Значит, 20 раз? И все в порядке?

— Да, Валерий Павлович, работало управление нормально.

— Нормально? — спросил летчик.

— Хорошо! — подтвердил Лазарев.

— Положим, что хорошо… — неопределенно сказал Чкалов. — Теперь давай взгляну на акт о готовности самолета к вылету.

Летчик прочитал акт, составленный 14 декабря 1938 года заместителем главного конструктора, ведущим инженером ОКБ[22], ведущим инженером по производству, начальником ОТК завода и рядом других лиц, в котором отмечалось, что дефекты, указанные в дефектной ведомости от 11 декабря, не могут служить препятствием для первого вылета. В акте говорилось, что машина готова к первому вылету без уборки шасси и с ограничением перегрузок и скоростей. К акту прилагалась дефектная ведомость.

Бывают примеры, когда летчика-испытателя обязывают лететь с выпущенными шасси. Такое положение вполне допустимо, но тогда непременно делается оговорка о необходимости убрать шасси в крайнем, аварийном случае. Чкалову же было предложено лететь с выпущенными шасси.

Да, дорогой Валерий, ты, как умный человек и опытный летчик, должен был стукнуть кулаком, как тебе советовали товарищи! Но ты верен долгу, ты храбр беспредельно и искренне патриотичен. Ты веришь людям и вот-вот пойдешь выполнять задание на первый полет, чтобы, как тог взводный, что сидит с горсткой солдат и с винтовками без патронов, первому броситься на врага, увлекая своим примером людей в штыковую контратаку.

Чкалов не знал, что по просьбе директора завода начальник ЛИСа пишет докладную на его имя, в которой сообщает, что программа земных испытаний самолета в большинстве пунктов не выполнена.

Многие задаются вопросом: должен ли был Чкалов, наблюдавший, как шла подготовка к первому вылету, совершать полет? Надо знать Чкалова, его редкостную щепетильность, честность, верность долгу и дисциплинированность, чтобы понять: Чкалов не мог отказаться от выполнения задания. Особенно теперь — он герой, депутат, всемирно известный летчик, он обязан лететь. Тем более что перед ним лежали полностью оформленные акт о готовности самолета к первому вылету и полетный лист. А полетный лист — боевой приказ для испытателя, и, кроме того, этот документ свидетельствует о полной исправности машины.

Чкалов, перестав смотреть в окно, отбросил все сомнения, еще раз прочитал задание на полет и красным карандашом поставил свою подпись, что означало: с заданием ознакомлен.

На этом процедурная часть была закончена.

— Собирай остальную бюрократию, — добродушно сказал Валерий и встал из-за стола. Надев шлем с очками, Чкалов вытащил из специальной сумки свой парашют.

— Ну, поехали, что ли? — шутливо пробасил летчик, обращаясь к инженеру.

Они вышли из комнаты. В коридоре им встретился Поликарпов.

— А я решил к вам, — сказал главный конструктор летчику, здороваясь с ним.

На улице обдало всех холодом. Лазарев, поняв, что он здесь «третий лишний», сказал:

— Я пойду вперед, к самолету.

— Идите, — сухо ответил Поликарпов.

Со стороны было видно, что, несмотря на сильный мороз, легко одетый конструктор довольно долго говорил с Чкаловым, выразительно жестикулируя. Должно быть, Николай Николаевич пояснял испытателю его машины задание, напоминая расчетные режимы полета «И-180».

В те времена каждый завод, каждый главный конструктор, каждая летная станция имели свои, часто неписаные правила испытаний на земле и в воздухе, основанные на опыте конструкторов, летного и технического состава. Единой, регламентирующей летно-испытательной службы авиационная промышленность еще не имела.

Как правило, ответственнейшее задание на первый полет

подписывал главный конструктор или его заместитель, начальник летной станции или его заместитель У Поликарпова же это задание подписывал просто ведущий инженер по испытаниям. Он ссылался при этом лишь на устные указания главного конструктора, который перед полетом сам беседовал с летчиком.

Но вот испытатель кончил разговор с конструктором. Поликарпов долго тряс руку Чкалову. Валерий Павлович отошел от Николая Николаевича, оглядел морозный безоблачный день. Синеватое небо манило к себе, и лишь коварный ветер холодил не только лицо, но и металл краснокрылого маленького самолета. Пилот перешел в состояние сосредоточенности и подтянутости, когда все внимание приковывалось только к машине, и не замечал теперь ни резкого мороза, ни группы руководства, стоявшей в стороне. Чкалов обошел самолет. Ему нравились его точеные и хищные формы и какая-то подобранность и сжатость всех частей.

Валерий надел парашют и, дав команду сидевшему в кабине пилота механику Куракину заводить мотор, сам отошел в сторону. Мотор легко запустился и вскоре перешел на большие обороты. Чкалов чутко прислушивался к сильному реву мощного мотора и ничего предосудительного, диссонирующего в этой музыке металла не находил. Ему нравилась работа двигателя, и он уже нетерпеливо ждал, когда механик сбросит обороты и подаст знак о готовности.

Поликарпов еще раз подошел к Чкалову. Валерий что-то прокричал Поликарпову в момент, когда мотор перешел на малые обороты. Оба улыбались. Наконец механик вылез из самолета и доложил Поликарпову и Чкалову о состоянии машины.

— Мороз только сильный, мотор быстро стынет, — заметил механик, помогая летчику удобнее усесться в кабине.

Валерий закрыл плотно колпак и начал пробовать мотор. Внимательно вглядывался он в приборы, тщательно ощупывал множество рычагов и кранов. Чкалов был спокоен. Давно уже прошли минуты тревожных волнений перед первым вылетом. Что будет с самолетом на взлете? Не свалится ли он беспомощно на крыло и не погибнут ли пилот и машина? Не завибрирует ли какая-нибудь мелкая деталь, из-за которой может на куски разлететься самолет? Не подведет ли мотор?

Тысячи мельчайших, часто трудно уловимых причин могут привести пилота в безвыходное и катастрофическое положение. Но Чкалов был спокоен: уже много конструкций прошло через его руки, и он наметал глаз, умело отличая скверную машину о г хорошей. Сегодня он был убежден, что самолет не подведет.

Летчик все внимание сосредоточил на приборах,

контролирующих мотор. Лишь бы не подвел мотор — остальное должно работать хорошо.

В трепетном волнении стояли сбоку столпившиеся руководители, конструкторы, инженеры, механики и рабочие, создавшие самолет, который сейчас должен поднять в воздух легендарный Чкалов.

Вот Валерий Павлович отпустил тормоза, и красивая короткокрылая красная птица резко понеслась по запорошенному снежному полю. Летчик быстро убавил обороты двигателя, упала тяга воздушного винта, последовало резкое торможение, и самолет встал как вкопанный. Это Чкалов опробовал действие рулей на земле. «Все в порядке», — заключил испытатель и подрулил к старту.

Стартер взмахнул зеленым флажком. Валерий повел машину на взлет. Частые удары колес о закоченелую землю передавались по всей машине, но крепкая рука волжского богатыря твердо удерживала самолет. Машина в воздухе. Пилот осторожно отжимает ручку, набирая скорость. Самолет послушно летит над землей. Чкалов улыбается — с самолетом все в порядке. Перед надвигающимися громадами ангаров испытатель плавно берет ручку на себя, и краснокрылая птица мгновенно уходит ввысь.

Набрав метров пятьсот, летчик медленно и почти нежно покачивает машину с крыла на крыло — значит, элероны, управляющие креном самолета, работают. Только теперь Валерий решается сделать первый разворот. Но это не те лихие повороты, какие мы привыкли видеть, зная, что Чкалов в воздухе. Нет, это очень маленький крен и медленное движение по плавной кривой. Но ведь и сидит сейчас в самолете Чкалов-испытатель, а не Чкалов-виртуоз на уже изведанной машине…

Подождите день-два, и вы увидите, как на этой машине Валерий от земли загнет такой головокружительный иммельман, что у зрителей замрет сердце. Всему свое время, рассуждает Чкалов-испытатель, заканчивая осторожный первый разворот влево на 90 градусов.

Все, что происходило дальше, можно лишь вообразить, зная характер Чкалова и обстоятельства его гибели.

«Нужно запомнить: туговато управление рулем поворота», — думает летчик-испытатель.

Он увидел слева скопище высоченных антенн радиостанции — далеко затянуло его от аэродрома. Он делает второй разворот более смело. Истребитель энергично развертывается снова на 90 градусов и ходко идет мимо аэродрома «Фили» в сторону ангара ОЭЛИД ЦАГИ, вблизи которого стоят сейчас сотни людей, ожидая возвращения Чкалова.

Оставшиеся на земле смотрят в морозное небо, слышат ровный гул мотора «И-180», описывающего круг вдоль границ Центрального аэродрома.

Владимир Коккинаки, вылетев на «ЦКБ», уже завершал задание, когда увидел, что краснокрылый истребитель подошел к нему близко, покачав крыльями. Владимир Константинович видел, как Валерий Чкалов поднял левую руку в перчатке с большим пальцем, загнутым вверх.

После этой встречи в воздухе Валерий Павлович развернул «И-180» в третий раз под прямым углом и взял курс, какой был при взлете. Внимательно следя за указателем скорости, летчик радовался: «Хорош будет «ястребок». Он чувствовал, что самолет таит в себе большие резервы… «Видимо, мы добились той скорости, о которой мечтали…»

Что такое? Почему падает температура масла и головок цилиндров мотора? Чкалов немедленно подворачивает влево, ближе к аэродрому. Что-то неладное с двигателем, и пилот начинает осторожно снижаться.

Мотор выбросил черное облачко недоработанного горючего и несколько раз вздрогнул так, что тряска пробежала по всему истребителю. «Остыл, окаянный», — беспокойство пилота усилилось, и он еще ближе подвернул к Центральному аэродрому.

Мотор работает рывками, и высота быстро уменьшается. Чкалов в минуты смертельной опасности всегда хладнокровен. Он уже вышел на посадочный курс. Проскочил правее холодильника. Впереди показались бараки. «Жилье, нужно подтянуть, а то не добраться до границы аэродрома…» Чкалов двигает левой рукой вперед сектор управления оборотами мотора. Раздался оглушительный хлопок двигателя, который после этого не увеличил ни на один оборот вращения воздушного винта. Самолет стал резко снижаться. «Значит, остыл движок или оборвалось управление им… На него надежд нет…» — оценивал положение летчик.

«Ах, дьявол! Неужели не перескочу? Неужели попал в ловушку?» В это время самолет круто планировал на приземистый дом, возле которого сверкнуло цветастое пальто ребенка, «Дети…» И Чкалов резко накренил самолет, чтобы отвернуть от жилой постройки. Самолет лег в левый вираж, похожий на те задорные боевые развороты, какие пилот делал шестнадцать лет подряд. Машина послушно отвернулась от дома, а заодно и от… аэродрома, видневшегося совсем рядом.

Чкалов слева заметил небольшой кусок, изрытый оврагами, но свободный от построек. «Вот туда бы — там нет людей, и

никого не убью». Летчик, прикладывая все свое искусство, чутко и напряженно повел машину, выжимая из нее что было возможно. Но высота неумолимо с каждой секундой уменьшалась. Осталось всего метров четыреста… Впереди он заметил столбы и какой-то сарай, преграждавший путь к площадке, до которой он хотел добраться. «Плохо», — подумал Валерий, и, может быть, здесь его бесстрашное сердце впервые заныло.

Но он еще живет и борется за спасение машины, отворачивая ее от столкновения с каким-то сараем. Крыло прошло рядом с землей.

Самолет с большой скоростью приближался к земле. Многие строения уже были выше линии полета. Нужно было уклониться от прямых ударов. И Чкалов мобилизовал все свое мастерство и присутствие духа.

Оставались считанные метры до земли, когда Валерию в последние секунды полета вновь пришлось отворачивать от неожиданно возникшего впереди приземистого длинного барака, из-за которого торчали высокие столбы.

Но испытатель не терял самообладания и, напрягая всю волю, продолжал пытаться спасти самолет и себя. Левой рукой он мгновенно дернул за рукоятку замка сдвижной части фонаря кабины пилота, которая тут же открылась. Вихри свежего воздуха обдали суровое лицо человека суровой профессии, ведшего очередной раз борьбу со смертью.

Он рывком вдохнул воздух и услышал, как от набегавшего потока тонко и жалобно свистят красные крылья его самолета и лопасти остановившегося пропеллера.

Вдруг все пространство перед взором испытателя заполнила крыша большого барака. Будь это сарай, следовало бы «вмазать» в не очень прочные стропила, которые, разрушаясь, смягчат, амортизируют удар… Но это барак, из труб его валит дым, там живут люди, и без колебаний, мгновенно летчик накреняет истребитель в последний вираж, проскакивает мимо жилья и тут же плоскостью цепляется за столб…

Удар о столб был настолько сильным, что сиденье и соединенный с ним электрический аккумулятор, сорвавшись с креплений, были, словно с катапульты, выброшены вместе с привязанным к ним летчиком.

От страшной перегрузки пилот потерял сознание, и тут же, после баллистического полета, он ударился головой о торец штабеля из дюймовых металлических арматурных прутьев. Этим завершился последний, трагический полет бесстрашного волжского богатыря.

Жители барака, того барака, который еще мог бы спасти

Чкалова, бросились к разрушенной машине и сразу обнаружили истекающего кровью пилота. Подбежавшим казалось, что летчик жив, и они приняли срочные меры, чтобы доставить его побыстрее в ближайшую больницу имени Боткина…

После смерти героя

16 декабря 1938 года все газеты и радиостанции страны передали: «Правительственное сообщение.

Правительство Союза ССР с глубоким прискорбием извещает о гибели великого летчика нашего времени Героя Советского Союза тов. Валерия Павловича Чкалова при испытании нового самолета 15 декабря сего года».

«Соболезнование Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП (большевиков).

СНК Союза ССР и ЦК ВКП (большевиков) выражают семье тов. Валерия Павловича Чкалова свое соболезнование в связи с гибелью Героя Советского Союза тов. Чкалова».

В тот же день Правительство Союза ССР решило для похорон Валерия Павловича Чкалова на Красной площади у кремлевской стены создать правительственную комиссию, в нее вошли и друзья летчика — Громов, Байдуков и Беляков.

Некролог «Валерий Павлович Чкалов» за 68 подписями, среди которых первой стояла подпись К. Е. Ворошилова, газета «Правда» поместила на первой полосе, рядом с передовой, озаглавленной «Великий летчик нашего времени». Здесь давалась объективная оценка жизни и деятельности сына рабочего, сына народа-победителя, воспитанника Красной Армии, питомца партии большевиков.

«…Погиб великий летчик нашего времени, имя которого являлось синонимом героизма и мужества, — писала «Правда», — Валерий Чкалов был храбрейшим из храбрых. Среди советских летчиков он пользовался громадным уважением как несравненный мастер своего дела. Среди всего советского народа он пользовался широчайшей известностью и любовью как народный герой…

…Когда-то великий русский ученый и поэт Михаил Ломоносов писал:

Колумбы Росские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами путь отворят на восток,
И наша досягнет Америку держава.

Валерий Чкалов был первый, кто осуществил мечту великого Ломоносова. Пионеры трансарктического перелета Чкалов, Байдуков и Беляков, восхитив своим героизмом и мужеством весь мир, пронеслись над ледяной крышей мира, покрыв за 63 часа 25 минут расстояние свыше 10 000 километров земного пути…

…Чкалов заявил своим избирателям:

«Я обещаю, не щадя сил, работать во славу любимой Родины и ее замечательного воздушного флота. Обещаю приложить все свои силы, чтобы не запятнать высокого звания депутата Верховного Совета Союза ССР, никогда не «финтить», не свертывать с правильного ленинского пути, не забывать о своей зависимости от народа, от избирателей… и покажу свое мастерство боевого летчика-истребителя, если фашистские поджигатели войны посмеют напасть на нашу любимую Родину. Ручаюсь, враги тогда на деле убедятся, что Чкаловых, Громовых, Байдуковых и Юмашевых в Советской стране куда больше, чем они себе это представляют».

Торжественную клятву народного депутата Валерий Чкалов нерушимо держал до конца своей жизни…

…Неуклонное укрепление авиационной мощи Советского Союза — лучший памятник великому летчику нашего времени Валерию Павловичу Чкалову.

Советский народ, скорбя о жестокой утрате, склоняет свои боевые знамена над прахом героя. Валерий Чкалов умер, но вечно будет жить память о нем. Никогда не померкнет слава его подвигов! Никогда не потускнеет блеск его легендарного имени!»

Гроб с телом Чкалова был поставлен в Колонном зале. Несмотря на жесточайшие морозы, сотни тысяч советских людей ждали очереди, чтобы попрощаться с любимым героем. За два с половиной дня — 16, 17 и 18 декабря — мимо гроба прошло более полумиллиона человек.

В ночь на 18 декабря тело Валерия Чкалова было предано кремации, а днем 18 декабря состоялись похороны на Красной площади.

Десятки тысяч людей с траурными портретами героя и приспущенными знаменами с черными лентами заполнили всю Красную площадь.

После окончания митинга руководители партии и правительства сошли вниз с трибуны Мавзолея Ленина и понесли урну к кремлевской стене.

Под артиллерийские залпы урну с прахом великого летчика

замуровали в нише кремлевской стены, где появилась золоченая надпись:

«Валерий Павлович Чкалов.
2/II 1904 года — 15/XII 1938 года».

Как ни строг был Иосиф Виссарионович, он не счел возможным отстранить от работы Н. Н. Поликарпова — ему поставили задачу: в память Чкалова сделать скоростной истребитель, о котором так мечтал Валерий Павлович. Сразу же последовало постановление о постройке новых трех опытных экземпляров «И-180».

Однако время показало, как неразрывно были связаны конструктор Поликарпов и летчик-испытатель Чкалов. Трагический конец летчика обернулся трагедией и для конструктора. В течение многих лет Поликарпов, по словам конструктора А. С. Яковлева, был единственным и непререкаемым авторитетом в области истребительной авиации. Человек непреклонной воли, огромных знаний и организаторских данных, исключительно талантливый конструктор, всегда стремившийся сказать новое слово, он создал всемирно известные истребители. В конце 20-х— 30-х годов он, можно сказать, был единственным конструктором советской истребительной авиации. Его самолеты «И-15», «И-16» выдержали испытание временем. Много лет они не сходили с вооружения Советской Армии. На поликарповских истребителях советские летчики побеждали врага в небе Испании и Монголии, громили фашистских захватчиков на фронтах Великой Отечественной войны. Еще более долгую жизнь прожил знаменитый «ПО-2» («У-2»). Поликарпов воспитал много замечательных конструкторов, ставших впоследствии во главе новых конструкторских бюро.

Как вспоминает заслуженный летчик-испытатель Герой Советского Союза П. М. Стефановский, испытывавший машины Поликарпова: «Везде Николай Николаевич прокладывал дорогу первым, получая порой весьма ощутимые удары судьбы. И пусть многие его конструкции постигла неудача из-за ошибок в проектировании, неправильного подбора моторов или оружия, — в целом творческая деятельность Н. Н. Поликарпова принесла советской авиации огромную пользу. Все его машины отличались легкостью, маневренностью, скоростью, мощным вооружением и оригинальностью конструкции. Правда, стремясь к легкости конструкции, Николай Николаевич не всегда мог обеспечить ее надежность. Но ведь и другие конструкторы, хотя и в меньшей степени, порой грешили тем же».

Большинство самолетов Поликарпова, принесших ему славу,

научил летать Чкалов.

Каждый новый самолет таит в себе неожиданности, ни один инженер, ни один конструктор не может с точностью предугадать, как поведет себя машина в воздухе. Поэтому первый полет на любом новом самолете сопряжен с риском. В самолетах Поликарпова этих неожиданностей было больше, а значит, и больше риска для испытателя. Продумать конструкцию в целом, не задерживаясь на деталях, довести же все окончательно лишь после первых полетов по замечаниям испытателя — такова особенность Поликарпова-конструктора. Поликарповским машинам нужен был именно Чкалов, и только Чкалов, с его чутьем, с его умением понять потенциальные возможности машины, с его необыкновенным летным талантом. Превосходных летчиков было много, но Чкалов был один. И творческая жизнь конструктора Поликарпова без летчика-испытателя Чкалова коренным образом изменилась.

Вот факты. На первом новом «И-180» начинает летать лучший летчик-испытатель НИИ ВВС Супрун. Он дает высокую оценку этой машине, и ВВС заказывает серию в сто истребителей. Но в одном из заключительных полетов Степан Павлович при посадке скапотировал на новом истребителе и тем насторожил заказчика.

На втором экземпляре летит блестящий истребитель НИИ ВВС А. Г. Прошаков. Он не смог вывести «И-180» из перевернутого штопора и в последний момент был вынужден воспользоваться парашютом.

На третьем экземпляре полетел бесстрашный опытный летчик Томас Сузи и также попал в штопорное положение. Видя, что дело идет к катастрофе, он близ земли выпрыгнул из самолета, но парашют не раскрылся.

«И-180» забраковали, серийное производство его прекратили.

Не умаляя достоинств великолепных мастеров своего дела С. П. Супруна, А. Г. Прошакова, Т. П. Сузи, я убежден, что Чкалов сумел бы вывести «И-180» на большую дорогу, не попади он в ловушку, в которой оказался не по своей вине или оплошности.

Самолет «ВИТ-1» после успешных полетов Чкалова был запущен в серийное производство. Завершать испытания этой машины назначен был Герой Советского Союза Павел Головин, который вскоре погиб на ней. ВВС прекращает заказ, а работы в конструкторском бюро Поликарпова по «ВИТ-1» закрываются.

Более грозный самолет «ВИТ-2» с крупнокалиберным оружием был также облетан Валерием Павловичем. Оставалось совершить несколько заключительных полетов. Сначала гибнет на опытном экземпляре заводской испытатель, а на втором терпит катастрофу летчик НИИ ВВС. После этого работы и по «ВИТ-2»

конструктора Поликарпова прекращаются.

Такая же судьба постигла и опытный самолет-разведчик «Иванов». Ему путевку в воздух тоже дал Чкалов, совершив на нем успешно первые полеты. Однако продолжателя дела Валерия Павловича подстерегла катастрофа. Авиационная промышленность закрывает и эту работу Н. Н. Поликарпова.

О судьбе этих самолетов рассказывают в своих книгах известный авиаконструктор А. С. Яковлев и летчик-испытатель П. М. Стефановский.

Зная обстоятельства гибели «ВИТ-1», «ВИТ-2» и «Иванова», а также их испытателей, я опять утверждаю, что Чкалов сумел бы довести эти конструкции Николая Николаевича до полной кондиции.

Но главный конструктор был настойчив и упорен, стремясь дать Советской Армии более совершенное оружие. Невзирая на все беды и неудачи, он разрабатывает и в короткий срок создает великолепный истребитель под названием «И-185». Работы ведутся бешеными темпами, в результате чего в 1940 году завод выпускает пять экземпляров опытных самолетов. Первый вылет совершает летчик-испытатель Ульяхин и приземляется почти в темноте… Опять спешит, торопится главный, когда следовало проявить хладнокровие и осторожность. Однако мотора М-71, под который спроектирован был «И-185», пока нет, его еще не создали. В это время загрохотала, заполыхала Великая Отечественная война, она сожрала Евгения Ульяхина. Он погиб на фронте, в воздушном бою.

В ноябре 1942 года на «И-185» поставили долгожданный мотор М-71, и самый опытный и смелый, много раз терпевший сокрушительные аварии испытатель НИИ ВВС П. М. Стефановский продолжает дело Е. Ульяхина, получая скорость 708 километров в час, скорость, какую не имел в то время ни один истребитель авиации гитлеровской армии! Но разлетается на куски мотор М-71, Стефановский совершает вынужденную посадку на свой аэродром. Меняют двигатель, и 26 декабря 1942 года Стефановский вновь подтверждает скорость, равную 708! Но опять разламывается мотор, и Петр Михайлович садится вынужденно на соседний аэродром. Однако при этой посадке, спасаясь от столкновения с самолетом, стоявшим на земле, он вынужден выровнять «И-185» на большой высоте, отчего самолет при приземлении получает такую перегрузку, что крылья надламываются и складываются над головой изумленного пилота. Летчик еле выбрался из кабины и, дав высокую оценку самолету, горько сокрушался над совершенно недостаточной надежностью мотора М-71.

Пока готовили следующий «И-185» с более свежим мотором, Стефановскому поручили испытания машины иной марки, другого конструктора. Петр Михайлович загорелся на новом самолете в воздухе и в какой уж раз попал на госпитальный хирургический стол.

К испытателю приехал Поликарпов. Стефановский посоветовал ему попросить ВВС, чтобы испытания «И-185» продолжил летчик НИИ ВВС В. А. Степанченок.

Великолепный испытатель истребителей и сам хороший конструктор, Василий Андреевич отлично понимал, как нужен «И-185» нашим ВВС в разгар грандиозных сражений на земле и в воздухе. Степанченку очень понравился самолет Поликарпова, но в марте 1943 года в одном из полетов испытателя постигла участь Валерия Павловича — коварный М-71 отказал на подходе «И-185» к Центральному аэродрому. Не хватило каких-то ста метров до выхода на посадочную полосу, когда все возможности у летчика иссякли, самолет врезался в ангар авиационного завода.

Почти шесть лет Поликарпов прожил после гибели Валерия Павловича, и все эти годы главного конструктора преследовали неудачи, в конце концов надломившие непреклонного, упорного и очень талантливого человека. Он слег. В разгар болезни Николая Николаевича правительство постановило все дела, труды и специалистов по «И-185» передать в конструкторское бюро Семена Алексеевича Лавочкина. И это помогло Лавочкину создать знаменитый истребитель «Ла-5», на котором в годы Великой Отечественной войны громил фашистов трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб. Этот истребитель был грозой для гитлеровской авиации и помог приблизить победу над зловещим фашизмом.

А сам Николай Николаевич угас 19 августа 1944 года.

Но вклад Поликарпова и Чкалова, как и погибших за ним летчиков-испытателей, в дело обороны нашей страны, невзирая на многие трагические ошибки и неудачи, был огромен, и поэтому их заслуги хранят в памяти советские люди и история первого в мире социалистического государства.

Послесловие

В траурные дни все газеты и радио освещали широко жизнь и работу Валерия Чкалова. Печаталось множество откликов на его трагическую смерть. Вот в «Правде» пишет Алексей Толстой:

«Богатырь советской земли.

Голос в телефон: погиб Валерий Павлович Чкалов. Сознание отказывается представить, чтобы такой сильный человек, смелый победитель воздуха, дерзкий завоеватель пространств — успокоился навек.

Горбоносый и крепколицый, с ястребиными глазами, могучий в груди, плечах, умница и весельчак, горячий и отважный — он был из богатырской породы русских людей. Из породы тех, кто раньше не знал, куда девать свои силы. Революция и партия указали ему — куда и на что девать свои силы. Он бьет первый рекорд, летя беспосадочным полетом на остров Удд (ныне остров Чкалов), он бьет второй рекорд, летя через Северный полюс в Америку… Недавно он сказал мне: «Теперь полечу кругом шарика…»

Этот полет Валерия Павловича Чкалова не состоялся, но состоится полет его имени. Чкаловы не успокаиваются. Чкаловы — это богатыри советской земли. На опустевшее место Валерия Павловича Чкалова, подкошенного нелепым случаем, станет отряд его учеников.

Это так. Но все же мы, его друзья, сегодня скорбим. И перед этой могилой обнажила головы вся наша страна, и Красная Армия траурно преклонила свои непобедимые знамена».

Народный артист СССР И. Москвин писал:

«Русский самородок.

Погиб Валерий Чкалов. Мое сознание не хочет верить, не может примириться с его внезапной гибелью. Я любил его как родного брата. Его нельзя было не любить. Он был образцом верного сына своей Родины. Для нее, для ее величия он готов был сделать все, что было в его возможностях, а этих возможностей в нем была неиссякаемая чаша!

Это был русский самородок. Своим умом, талантом, неукротимой энергией он служил Родине. Он любил ее до самозабвения, он гордился своим народом, он умел видеть, слышать и чувствовать, как растет его страна. Говорил о ней всегда с большим волнением, с глубоким убеждением, заряжая этим своих слушателей.

Я слышал его рассказ о поездке к своим избирателям, и я был искренне взволнован его правдивой речью о новой жизни.

Его любила вся страна. Да и как было не любить этого человека, ставшего олицетворением мужества, отваги, бесстрашия».

Герой Советского Союза Владимир Коккинаки, единственный человек, который видел Валерия Чкалова в воздухе всего за две минуты до его гибели жизнерадостным, бесстрашным и полным надежд, в своей статье «Человек сказочной смелости» писал: «… Чкалов был тем летчиком, который сочетал сказочную смелость с большим мастерством, летчиком-испытателем, который знал машину, понимал ее, чувствовал ее, владел ею, изучал ее».

Время и жизнь доказали, что Чкалов до сих пор с нами. Он шел со своим народом в бой в войне с фашизмом. Его имя было начертано на танках и самолетах, на которых советские люди разгромили гитлеровские полчища и отстояли современную цивилизацию от ига фашизма. Его маневры, его тактику применили прославленные летчики-истребители ВВС Советской Армии.

Имя Чкалова носят многие тысячи пионерских дружин, школы, колхозы, заводы, поселки и лайнеры, острова, улицы, города нашей великой страны. Ему воздвигнуты памятники, о нем созданы кинофильмы, картины и книги.

Чкалова любят не только старшие поколения, жизнь этого замечательного советского человека привлекает внимание и современной молодежи. Не случайно первые летчики-космонавты — Гагарин, Титов, Попов, Николаев и Терешкова — писали: «Каждый советский летчик любит и знает Валерия Павловича Чкалова, помнит его заветы и хочет быть похожим на Чкалова. Мы, летчики-космонавты, многим обязаны Валерию Павловичу, хотя лично его не знали, но считали своим долгом быть чкаловцами…

…Авиация — колыбель космонавтики, и традиции, рожденные летчиками, развиваются и умножаются космонавтами. В звездных далях будут жить имя Чкалова, дела Чкалова».

Чкалова справедливо назвали великим летчиком нашего времени. Его знают и любят и новые поколения советских людей. Они свято хранят чкаловские традиции: беззаветное служение социалистической Родине, мужество и упорство в достижении поставленной цели, непрерывное стремление к совершенству в труде, без которого немыслима человеческая жизнь.

Основные даты жизни и деятельности В. П. Чкалова

2 февраля 1904 — Родился в слободе Василево (ныне г. Чкаловск Горьковской области).

1911–1915 — Учился в Василеве в сельской школе.

1915–1918 — Учился в техническом училище в городе Череповце.

1918–1919 — Работал молотобойцем на судоремонтном заводе в Василевском затоне, кочегаром на волжской землечерпалке № 21, а затем на пароходе «Баян».

1919–1921 — Поступил добровольцем в IV авиационный парк Красной Армии и работал слесарем по ремонту и сборке самолетов и моторов.

1921–1922 — Учился в Егорьевской военно-теоретической школе летчиков.

1922–1923 — Прошел полный курс в Борисоглебской школе военных летчиков.

1923–1924 — Учился в Московской военной авиационной школе высшего пилотажа, а затем по окончании ее закончил и Серпуховскую высшую авиационную школу стрельбы, бомбометания и воздушного боя

1924–1927 — Летчик-истребитель Ленинградской 1-й Краснознаменной авиационной истребительной эскадрильи.

1927–1928 — Командир звена в истребительной эскадрилье Брянской авиабригады.

1928–1930 — Летчик-инструктор Ленинградского авиационного клуба Общества друзей Воздушного флота (ныне Осоавиахим).

1930–1933 — Летчик-испытатель Научно-испытательного института ВВС Красной Армии.

1933–1935 — Летчик-испытатель завода опытных и экспериментальных конструкций авиационной промышленности.

Май 1935 — Награжден орденом Ленина.

1936, июль — август — Подготовка и осуществление беспосадочного перелета Москва — Петропавловск-на-Камчатке через Ледовитый океан. Награжден вторым орденом Ленина и званием Героя Советского Союза. Принят в члены ВКП(б).

Август — июнь 1937 — Летчик-испытатель завода.

1937, июнь — август — Подготовка и осуществление беспосадочного полета из Москвы в США через Северный полюс. Награжден орденом Красного Знамени.

Декабрь — Избран депутатом Верховного Совета Союза ССР.

Август 1937 — декабрь 1938 — Летчик-испытатель завода.

15 декабря 1938 — Гибель при катастрофе в первом испытательном полете очередного нового самолета-истребителя.

18 декабря 1938 — Похороны на Красной площади у кремлевской стены.

Краткая библиография

В. П. Чкалов, Высоко над землей. М., Детиздат, 1939.

В. Чкалов, Моя жизнь принадлежит Родине. М., Изд-во ДОСААФ, 1954.

«Авиация нашей Родины». Сборник. М., Воениздат, 1955.

Р. Амундсен, По воздуху до 88° северной широты. Госиздат, 1926.

Наш полет в Америку. М., Партиздат, 1937.

Записки пилота. М., Гослитиздат, 1938.

О Чкалове. М., Гослитиздат, 1939.

Д. Тарасов, Б. Чирсков, Валерий Чкалов. Киносценарий. М., Киноиздат, 1941.

Н. Бобров, Чкалов. М., «Советский писатель», 1952.

«Валерий Павлович Чкалов». 1904–1938. Сборник. М., Госполитиздат, 1938.

«Великий летчик нашего времени». Сборник. М., Госполитиздат, 1939.

«Великий летчик нашего времени». Сборник. Горький, изд-во «Горьковская коммуна», 1939.

М. Водопьянов, Полюс. М., Детиздат, 1951.

М. Водопьянов, Валерий Чкалов. М., «Молодая гвардия, 1954.

М. В. Водопьянов, Друзья в небе, изд. 2-е. М., «Советская Россия», 1971.

Н. Каманин, Летчики и космонавты. М., Политиздат, 1972.

А. Кудреватых, С Валерием Чкаловым. М., изд-во «Правда», 1958.

Чарльз Линдберг, Самолет и Я. М., Госиздат, 1930.

А. Магид, Большая жизнь. М., Изд-во ДОСААФ, 1968.

«Наш Чкалов». Сборник. М., «Молодая гвардия», 1969.

«По сталинскому маршруту». Сборник. М., Партиздат, 1936.

И. Рахилло, Рассказы о Чкалове. М., Детгиз, 1960.

И. Рахилло, Серебряный переулок. М., «Московский рабочий», 1974.

И. Спирин, В голубом небе. М., «Советская Россия», 1960.

«Сталинский маршрут продолжен». Сборник. М., Партиздат, 1937.

П. Стефановский, Триста неизвестных, изд. 2-е. М., Воениздат, 1973.

А. Яковлев, Рассказы авиаконструктора. М., изд-во «Детская литература», 1967.

А. Яковлев, Цель жизни. М., Политиздат, 1970.

Газеты «Правда» и «Известия» за июль — август 1936 года.

Сообщения о перелете «АНТ-25» из Москвы на Камчатку через Ледовитый океан.

Газеты «Правда» и «Известия» за июль — август 1937 года. Сообщения о перелете «АНТ-25» из Москвы в США через Северный полюс.

Материалы Музея Н. Е. Жуковского.

notes

Примечания

1

В книге все даты даны по новому стилю. (Здесь и далее примечания автора)

2

«Коробочка» — полет по периметру аэродромного поля.

З

Б о ч к а — вращение самолета вокруг продольной оси. И м м е л ь м а н — фигура высшего пилотажа, при которой самолет делает резкий подъем до момента, когда машина окажется в положении вверх колесами, а затем с помощью рулей вращается вокруг продольной оси и переходит в горизонтальное положение, летя в противоположную сторону по сравнению с началом исполнения фигуры.

4

Ш т о п о р — неуправляемое падение самолета с круто опущенным к земле носом и непрерывным вращением вокруг вертикальной оси. Плоский штопор отличается от обычного более интенсивным вращением машины вокруг вертикальной оси, в то время когда нос ее задран к горизонту.

5

Рему — возмущенная восходящими и нисходящими потоками атмосфера. Ее часто летчики называют болтанкой.

6

В Великой Отечественной войне он командовал в авиации дальнего действия воздушной армией, имея звание генерал-полковника авиации.

7

В наши дни в этой местности кварталы жилых домов Москвы.

8

Для некоторых машин (типа нашего «Р-1») английские инструкции по пилотированию рекомендовали посадку самолета производить сначала на колеса, чтобы на большой скорости не разрушалась хвостовая часть из-за больших нагрузок на костыль, являющийся третьей точкой опоры самолета.

9

В начале Великой Отечественной войны самолеты-носители с истребителями-бомбардировщиками применялись для разрушения мостов.

10

Километражная, или мерная, база представляет собой тщательно отмеренную на местности прямую, на концах которой устанавливаются точные приборы, фиксирующие момент прохода над ним самолета.

11

Речь идет об известном полярном исследователе Вильямуре Стефансоне.

12

Главная авиационная метеорологическая станция.

13

Отдел экспериментальных летных испытаний и доводок.

14

Воздушная экспедиция Шмидта — Водопьянова, высадившая папанинцев, вто время еще не была на полюсе.

15

А. В. Беляков в годы гражданской войны воевал в 25-й Чапаевской дивизии.

16

С о м н е р о в а л и н и я — линия на земном шаре, скоторой угловые данные одного и того же светила будут одинаковы для каждого момента времени.

17

Сиэтлское время (так же как и тихоокеанское) отстает от московского на 11 часов.

18

Генерал Джордж Маршалл (1880–1959) в 1938 году был назначен начальником оперативного отдела генерального штаба, в 1939-м — начальником генштаба армии. Участвовал в качестве советника американской делегации на международных конференциях военного времени. С 1947 по 1949 год был государственным секретарем США, а в 1950–1951 годах занимал пост министра обороны.

19

Русские летчики.

20

Американский летчик Джимми Магтерн, совершая в одиночку кругосветный перелет, в 1933 году потерпел аварию над Чукотским полуостровом и был спасен нашим летчиком С. А. Леваневским.

21

ЛИС — летно-испытательная станция.

22

ОКБ — особое конструкторское бюро.